15 JUIN 1921. — NUMÉRO 866
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

Vie au Grand Air

LE NUMERO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMEROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.

CEUX QUI BATTIRENT L'ANGLETERRE EN FOOTBALL

Le 5 mai 1921 restera une date mémorable dans l'histoire sportive française. C'est en effet ce jour-là, que, pour la première fois, l'équipe de France de football triomphait du team anglais. Cette victoire était acquise par 2 buts à 1, après une partie où la méthode française se montrait supérieure au jeu anglais. Au milieu de notre document se trouve le capitaine de l'équipe de France Gamblin, qui, à partir de ce ce numéro, assurera la rubrique de football de la *Vie au Grand Air*. Le nom de Gamblin nous dispense de tout commentaire, quant à sa compétence et à son autorité en la matière. Nos lecteurs seront heureux de cette nouvelle collaboration. — *A gauche de haut en bas :* Bonnardel, Vanco, Cottenet, Jourda, Hughes. *A droite de haut en bas :* Dubly, Bard, Nicolas, Boyer, Dewacquez.

Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays, Copyright, Juin 1921, by Librairie Hachette, Paris.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Automobile

LE GRAND PRIX DE LA CONSOMMATION

Par Henri PETIT

LE GRAND PRIX DE LA CONSOMMATION, DISPUTÉ POUR LA SECONDE FOIS AU MANS, A REMPORTÉ UN VIF SUCCÈS. CEPENDANT, DES INCIDENTS ONT NUI AU TRIOMPHE COMPLET DU MEETING

POUR la deuxième fois, les épreuves du Grand Prix de la Consommation viennent de se dérouler au Mans avec un plein succès ; on se rappelle que cette épreuve, réservée aux voitures de série, a été mise sur pied l'an dernier par l'A. C. O. avec le concours de l'*Auto*. Déjà, en 1920, elle avait réuni un nombre très important de concurrents, soixante-douze, je crois, et de fort intéressantes constatations avaient pu être faites sur les résultats qu'il était possible d'obtenir en marchant avec une extrême économie.

Cette année, le nombre des concurrents a été sensiblement moindre, mais ce qui était perdu en quantité a été largement rattrapé en qualité. L'an dernier, en effet, à part quelques exceptions, c'étaient surtout des amateurs qui s'étaient présentés ; cette année, au contraire, il n'y avait guère que des constructeurs.

L'intérêt soulevé dans le public par les résultats du Grand Prix de la Consommation a été tel, en effet, que les plus importantes maisons de construction d'automobiles se sont mises à l'ouvrage dès qu'elles ont eu connaissance du règlement, ont modifié et amélioré moteurs et châssis dans l'espoir de remporter la victoire.

LE RÈGLEMENT — Avant de donner le compte rendu du concours tel qu'il a eu lieu, peut-être n'est-il pas inutile de rappeler dans ses grandes lignes son règlement.

Voici en quelques mots la formule du concours :

Il est attribué à chacune des voitures concurrentes un certain volume de carburant, volume qui dépend à la fois de la cylindrée du moteur et du poids du véhicule. Dans le calcul de la quantité de carburant alloué, on a cherché à proportionner cette quantité au travail qu'il est nécessaire de dépenser pour faire avancer un véhicule déterminé à une vitesse donnée. Nous n'entrerons pas dans la discussion des courbes qui ont servi à établir les allocations, et nous nous contentons d'en noter les résultats.

Chaque concurrent, donc, reçoit une quantité donnée de carburant de son choix : essence légère, essence lourde, benzol, etc.

Il s'agit pour lui de parcourir avant épuisement de son réservoir le plus grand nombre de kilomètres possible sur le circuit où se déroule l'épreuve. Comme on le voit, la formule, dans son application, est très simple, et le résultat est à la portée du grand public.

A côté de ce classement à la distance parcourue, sont établis deux autres classements :

Pour le premier, un prix du voyageur-kilomètre, on détermine le prix du carburant dépensé pour transporter un voyageur à 1 kilomètre de distance en se basant sur les résultats obtenus pendant le concours. Est classé premier, le véhicule qui réalise ce transport le plus économiquement.

Enfin, pour tenir compte de la vitesse atteinte par le véhicule, on a établi un troisième classement en se servant de la formule $R = P V$, dans laquelle P est le poids du véhicule en ordre de marche avec ses occupants, V, la vitesse moyenne chronométrée sur le parcours, et C, la consommation.

Il est facile de voir que le résultat donné par le calcul de cette formule fournira un nombre d'autant plus élevé que le poids est lui-même plus élevé, la vitesse plus grande et la consommation moindre.

L'année dernière, tous les concurrents, quelle que soit leur catégorie, étaient astreints à réaliser une moyenne au moins

MILCENT, SUR CITROËN, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE LA CONSOMMATION

Le Grand Prix de la Consommation a été, après une lutte acharnée, l'apanage de Citroën, dont une voiture, pilotée par Milcent, a parcouru 152 kilm. 840 avec le carburant fourni. Le prix de revient, par voyageur transporté et par kilomètre, était de 0 fr. 0186. La consommation de carburant aux 100 kilomètres était de 3 litres 820. Ces chiffres démontrent la valeur et l'intérêt de la Citroën.

LE CYCLECAR "HINSTIN", CLASSÉ PREMIER DU CLASSEMENT GÉNÉRAL

Le cyclecar "Hinstin", piloté par M. Lacharnay, s'est classé premier du classement général pour la consommation aux 100 kilm. Aucune modification n'avait été apportée au type de série destiné à la clientèle, étant donné qu'avec le réglage permettant cette consommation de 3 litres 600, le véhicule a été chronométré officiellement à plus de 60 kilomètres à l'heure de moyenne.

égale à 30 kilomètres à l'heure. Cette année, on a estimé, et avec raison, qu'il convenait d'imposer des vitesses moyennes différentes, suivant la puissance du véhicule. C'est ainsi que les véhicules de la première catégorie, qui comprenaient tous ceux qui étaient munis d'un moteur d'une cylindrée inférieure à 1.100 centimètres cubes, devaient marcher à une vitesse de 25 kilomètres à l'heure. Dans la deuxième catégorie (moins de 1.400 centimètres cubes), 30 kilomètres à l'heure, etc., jusqu'à la cinquième catégorie où la vitesse imposée atteignait 45 kilomètres à l'heure.

A titre documentaire, indiquons les limites de chaque catégorie :

1re catégorie : moins de 1.100 cm³, 25 km. à l'heure ;
2e catégorie : de 1.100 cm³ à 1.400 cm³, 30 km. à l'heure ;
3e catégorie : de 1.400 cm³ à 2.000 cm³, 35 km. à l'heure ;
4e catégorie : de 2.000 cm³ à 3.000 cm³, 40 km. à l'heure ;
5e catégorie : de 3.000 cm³ à 4.500 cm³, 45 km. à l'heure.

Notons immédiatement qu'aucun véhicule de plus de 4 l. 500 de cylindrée n'a pris part à l'épreuve.

Afin de montrer que les voitures automobiles réglées pour la consommation minimum conservaient cependant les qualités de vitesse suffisantes pour leur garder une valeur commerciale, les organisateurs avaient imposé aux trois gagnants de chaque catégorie de prendre part, l'après-midi, à une course de vitesse sur une distance de 105 kilomètres. Il était spécifié que les moyennes réalisées au cours de cette épreuve de vitesse seraient publiées à titre de renseignement, mais n'interviendraient pas dans le classement général.

Enfin, et pour renseigner complètement les spectateurs, la consommation d'huile de graissage devait également être publiée, toujours à titre de renseignement.

COMMENT S'EST EFFECTUÉ LE CONCOURS Avant d'examiner les résultats obtenus pendant le concours, il nous paraît indispensable de résumer en quelques mots certains incidents qui donnèrent, au Grand Prix de la Consommation de 1921, une physionomie un peu spéciale et qui, il faut bien le dire, lui enlevèrent une partie de son intérêt.

Le succès du Grand Prix 1921 a été très grand, nous l'avons déjà dit ; on peut dire que ce Grand Prix a été en quelque sorte victime de son succès ; je veux dire par là que la plupart des concurrents; convaincus du poids qu'auraient sur le grand public les résultats obtenus, ont fait tout pour conquérir la première place.

Quelques exemples donneront une idée de l'âpreté de la discussion.

En premier lieu, vient l'affaire dite des carrosseries.

La quadrilette Peugeot est présentée au public soit sous l'aspect d'un véhicule à deux places en tandem, ou à deux places côte à côte légèrement décalées comme il est de règle dans la plupart des petites voitures. Dans tous les cas, la largeur de la carrosserie qui atteint à peine 0 m. 60 dans les deux places en tandem, ne dépasse pas 0 m. 85 dans les carrosseries à deux places côte à côte.

Le règlement, établi peut-être un peu hâtivement, disait en propres termes que les *voitures* devant prendre part au concours devaient posséder une carrosserie ayant une largeur minimum de 1 mètre.

Après explications demandées à l'A. C. O., et explications fournies par l'organe officiel de ce club, le journal l'*Auto*, il fut admis que les véhicules de la première catégorie, répondant aux caractéristiques générales du cyclecar au point de vue moteur, seraient acceptés avec leur carrosserie de série. De là, réclamations des concurrents. Le jury décida que les carrosseries devaient avoir 1 mètre, quelle que soit la catégorie du véhicule. La Maison Peugeot, la principale intéressée dans l'affaire, entrepris donc, trois jours avant l'épreuve, la construction de nouvelles carrosseries, ou la transformation des carrosseries existantes, et réussit à amener au Mans des voitures répondant aux spécifications du règlement.

Alors, nouvelles réclamations : le concours est ouvert, disent les concurrents, aux voitures de série, et aux voitures de série seulement. Or, les quadrilettes de série n'ont que 85 centimètres de carrosserie ; on ne saurait admettre, par conséquent, qu'elles se présentent avec des carrosseries de 1 mètre.

LA PRISE D'AIR DANS LE CARTER Lorsqu'un moteur est réglé pour une consommation très réduite, les gaz admis dans les cylindres contiennent naturellement un grand excès d'air, et lorsqu'ils explosent, il brûle en même temps qu'eux la majeure partie de la pellicule d'huile qui se dépose sur les parois des cylindres, et assure le graissage des pistons.

Pour obtenir un fonctionnement toujours semblable à lui-même, d'un moteur ainsi réglé à l'extrême pauvreté, il est utile, sinon absolument indispensable, de prévoir un graissage spécial du cylindre.

Un moyen commode d'assurer ce graissage, sur les voitures dans lesquelles il n'a pas été prévu normalement, consiste à prendre l'air qui doit former le mélange carburé non pas seulement dans l'atmosphère, mais encore dans le carter même du moteur. Cet air se trouve chargé, comme on sait, de particules extrêmement ténues d'huile tenues en suspension qui, entrant dans le cylindre, en assurent un meilleur graissage. D'ailleurs, lorsqu'on ne pratique pas cette manière de faire, ce brouillard d'huile qui se trouve dans le carter se perd en majeure partie par les reniflards, sans aucun profit pour personne.

Au contraire, lorsqu'on l'admet dans le cylindre, il peut fournir aux gaz explosifs un certain apport d'énergie, évidemment très faible, mais particulièrement intéressant puisqu'il ne coûte rien.

En vertu de ces considérations, la Maison Zénith avait prévu, pour les voitures munies de ses carburateurs, des prises d'air gras dans le carter, après en avoir obtenu d'ailleurs l'assentiment des organisateurs du Grand Prix, toujours par la voie de notre confrère l'*Auto*. Toutes les installations et tous les réglages avaient donc été faits en procédant ainsi.

Les voitures devaient se présenter au pesage pendant la journée

de samedi à partir de 8 heures du matin ; immédiatement après le pesage, elles étaient mises en parc fermé ; les concurrents n'avaient donc pratiquement que jusqu'au samedi matin, 8 heures, la libre disposition de leurs véhicules. Or, le vendredi soir, à 19 h. 1/4, sur une réclamation, le jury décide que les prises d'air gras dans le carter sont interdites, faisant ainsi table rase des interprétations au règlement données par l'organe officiel du club, le journal l'*Auto*. C'était mettre pratiquement hors de course toutes les voitures munies de ce dispositif.

Le temps matériel nécessaire, d'abord pour la transformation des moteurs, et ensuite et surtout pour la recherche des nouveaux réglages rendus indispensables par suite de cette modification importante, manquait donc, puisque douze heures à peine restaient aux concurrents entre le moment où cette décision a été connue d'eux et celui où le pesage commençait.

Le résultat fut que toute l'équipe Peugeot et deux voitures de Dion, dans lesquelles les gens avertis voyaient les gagnants possibles de l'épreuve, durent déclarer forfait et ne purent prendre part au concours.

Aussi, au point de vue carburateurs, la lutte fut-elle circonscrite entre Solex, d'une part, qui équipait environ trente voitures sur trente-cinq des voitures restantes, et Cozette et Lacharnay qui n'étaient représentés que par quelques unités.

LES RÉSULTATS TECHNIQUES Passons maintenant aux résultats techniques ; voici le classement général et la distance parcourue obtenu après l'épreuve :

1er	Milcent (Citroën-Solex)	152 km. 840
2e	Kuntz (Mathis-Solex)	150 km. 686
3e	Poulain (Citroën-Solex)	148 km. 916
4e	Sommier (Mathis-Solex)	148 km. 771
5e	Lahms (Mathis-Solex)	145 km. 054
6e	Battaglia (Mathis-Solex)	141 km. 652
7e	Barbier (Citroën-Solex)	139 km. 252
8e	Caballot (Voisin-Zénith)	127 km. 754
9e	Bocchi (de Dion-Bouton-Solex)	126 km. 494
10e	Léonard (Chenard-Walcker-Solex)	123 km. 957
11e	Artault (Voisin-Zénith)	123 km. 754
12e	Doutre (Majola-Claudel)	123 km. 654
13e	Delva (Citroën)	123 km. 414
14e	Porporato (Hinstin-Lacharnay)	116 km. 570
15e	Barbarateau (Delahaye-Solex)	115 km. 550
16e	Mauriceau (Talbot-Darracq-Cozette)	112 km. 366
17e	Convert (Delahaye-Cozette)	109 km. 156

Classement général au prix de revient par voyageur transporté à 1 kilomètre de distance :

1er	Milcent (Citroën)	0,0186
2e	Kuntz (Mathis)	0,0188
3e	Lahms (Mathis)	0,0195
4e	Poulain (Citroën)	0,0196
5e	Caballot (Voisin)	0,0199
6e	Sommier (Mathis)	0,0200
7e	Battaglia (Mathis)	0,0202
8e	Barbier (Citroën)	0,0208
9e	Bocchi (de Dion)	0,0232
10e	Doutre (Majola)	0,0235

Etc.

Afin de compléter les renseignements fournis par ces divers classements, indiquons le classement officieux établi d'après la consommation de carburant aux 100 kilomètres :

1er Porporato (Hinstin), 3 l. 640 ; 2e Kuntz (Mathis), 3 l. 850 ; 3e Milcent (Citroën), 3 l. 820 ; 4e Poulain (Citroën), 3 l. 975 ; 5e Lahms (Mathis), 3 l. 995 ; 6e Sommier (Mathis), 4 l. 105 ; 7e Battaglia (Mathis), 4 l. 150 ; 8e Delvas (Citroën), 4 l. 220 ; 9e Barbier (Citroën), 4 l. 260 ; 10e Bocchi (de Dion), 4 l. 750 ; 11e Doutre (Majola), 4 l. 815 ; 12e Tallard (Citroën), 5 l. 400 ; 13e Léonard (Chenard-Walcker), 5 l. 460 ; 14e Collomb (Corre-La Licorne), 5 l. 520 ; 15e Colloère (Citroën), 5 l. 860 ; 16e Labaume (de Dion), 5 l. 930 ; 17e Korner (Ford), 6 l. 060 ; 18e Chenard (Chenard-Walcker), 6 l. 235 ; 19e Barateau (Delahaye), 6 l. 400 ; 20e Artault (Voisin), 6 l. 430 ; 21e Bocquet (Ford), 6 l. 530 ; 22e Penaud (Grégoire), 6 l. 600 ; 23e Monseny (Citroën), 6 l. 700 ; 24e Brun (Delahaye), 6 l. 730 ; 25e Gompertz (Alva), 6 l. 880 ; 26e Lacharnay (La Buire), 7 l. 150 ; 27e Pestour (Colombe), 7 l. 280 ; 29e Mauriceau (Talbot-Darracq), 7 l. 510 ; 30e Devarenne (Ford), 8 litres ; 31e Maudiquet (Mors), 8 l. 060 ; 32e Cabaillot (Voisin), 8 l. 100 ; 33e Convert (Delahaye), 8 l. 260 ; 34e de Marne (Bignan-Sport), 8 l. 600, etc.

Ces résultats appellent quelques commentaires.

Les distances parcourues, cette année et l'année dernière, ne sont pas comparables : la quantité de carburant allouée n'était, en effet, pas tout à fait la même l'an dernier que cette année : elle avait été un peu réduite en 1921 pour tenir compte des progrès accomplis, et pour éviter surtout que l'épreuve ne durât trop longtemps. D'ailleurs, l'obligation imposée cette année aux voitures munies de moteurs à grosse cylindrée de réaliser des moyennes relativement élevées, leur enlevait toute chance de succès pour le classement à la distance parcourue.

Ce qu'il est permis de comparer par contre, c'est le classement d'après la consommation de carburant aux 100 kilomètres, et le classement au prix du voyageur transporté.

Si nous comparons la voiture Citroën, conduite en 1920 par Barbier, qui s'est classée troisième, avec la Citroën de Milcent classée première en 1921, nous constatons que la première a consommé 4 l. 650 aux 100 kilomètres, alors que la seconde est arrivée à 3 l. 820, gain très important comme on le voit.

On pourra objecter sans doute que la qualité du conducteur joue un très grand rôle dans les résultats obtenus lors de ces concours de consommation. Mais, précisément, il se trouve que Barbier a conduit cette année une voiture aussi identique que possible à celle qu'il avait l'année dernière et que, au lieu de 4 l. 650 aux 100 kilomètres qu'il a consommés en 1920, il n'a plus consommé cette année que 4 l. 260. Là encore, gain réel comme on le voit, atteignant près de 10 %.

Même progrès dans le prix du voyageur transporté à 1 kilomètre. Le record appartenait l'année dernière à Cabaillot avec sa voiture Voisin, et correspondait à 2 fr. 22 pour 100 kilomètres, le benzol étant compté à 1 fr. 95 le litre, prix de 1921.

Le même Cabaillot arrive cette année au prix de 1 fr. 99 aux 100 kilomètres. Le gagnant Milcent, sur Citroën, fait encore une meilleure performance, et fait descendre ce prix à 1 fr. 86.

Le gain réalisé par la plupart des concurrents classés en tête fait ressortir davantage le fait que nous signalions plus haut, à savoir que la meilleure consommation aux 100 kilomètres, réalisée l'année dernière par une quadrilette Peugeot avec 3 l. 180 aux 100 kilomètres, n'a été approchée que d'assez loin cette année par le cyclecar Hinstin qui a encore consommé 3 l. 640. Ce résultat nous fait déplorer d'autant plus l'éviction des voitures Peugeot.

Pour rendre justice à tous ceux qui ont fait un gros effort pour le Concours de Consommation, il faudrait citer tous les concurrents ; nous nous bornerons à indiquer ici ceux qui nous paraissent les plus méritants.

En matière de carburateurs, d'abord Solex triomphe sur toute la ligne, puisque, dans les dix voitures premières à la distance parcourue, nous trouvons neuf moteurs équipés avec des carburateurs Solex ; seule, la voiture Voisin de Cabaillot avait un carburateur Zénith.

Lacharnay s'est taillé également une belle publicité avec la voiture La Buire qu'il conduisait lui-même, la Grégoire de Penaud, et surtout le cyclecar Hinstin qui, ainsi que nous l'avons signalé plus haut, a remporté la première place dans la consommation aux 100 kilomètres.

Parmi les constructeurs, Mathis prend la place du lion, puisque, ayant engagé quatre voitures, il les voit classer seconde, quatrième, cinquième et sixième dans le classement général à la distance parcourue.

Citroën a maintenu également sa réputation de voiture économique, acquise l'an dernier au Concours, et depuis plus longtemps encore parmi ses clients, en occupant la première place avec Milcent, et la troisième avec Poulain, etc.

Une des voitures les plus séduisantes du Concours, sinon la plus séduisante, et qui a réalisé à mon sens les performances les plus sensationnelles, est sans contredit la Voisin d'Artault.

Voilà une voiture munie d'un moteur de 4 litres de cylindrée qui tourne le matin pendant 124 kilomètres à une vitesse moyenne de 48 kilomètres à l'heure, en consommant 6 l. 430 aux 100 kilomètres.

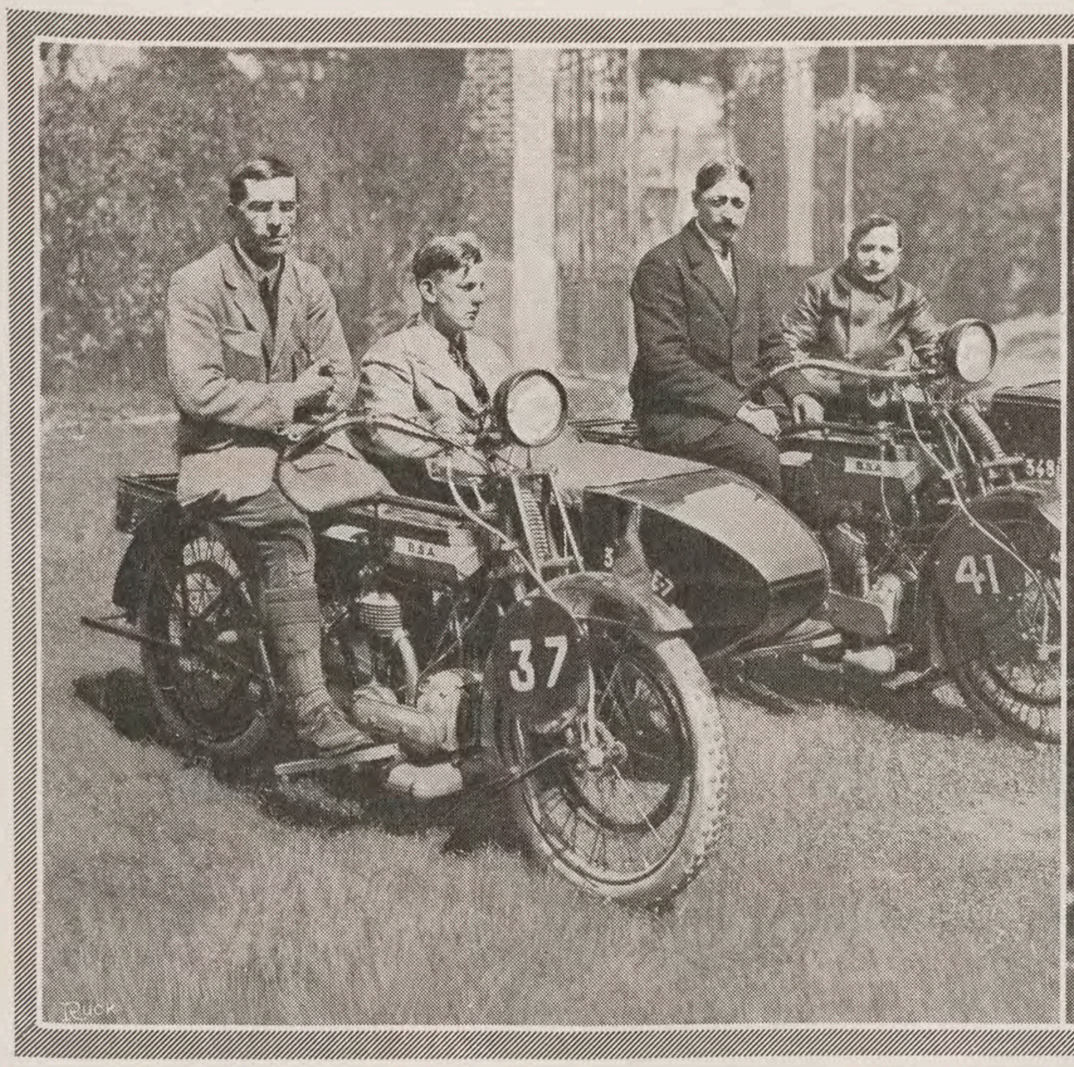
La même voiture, avec le même réglage de carburateur, prend, et de loin, la première place l'après-midi dans l'épreuve de vitesse en couvrant les 105 kilomètres du parcours à plus de 82 km. 500 de moyenne. Voiture et conducteur se complètent d'ailleurs merveilleusement, et les spectateurs ont autant admiré, plus peut-être, la maîtrise du conducteur qu'est Artault que la perfection de la voiture Voisin qu'il pilotait.

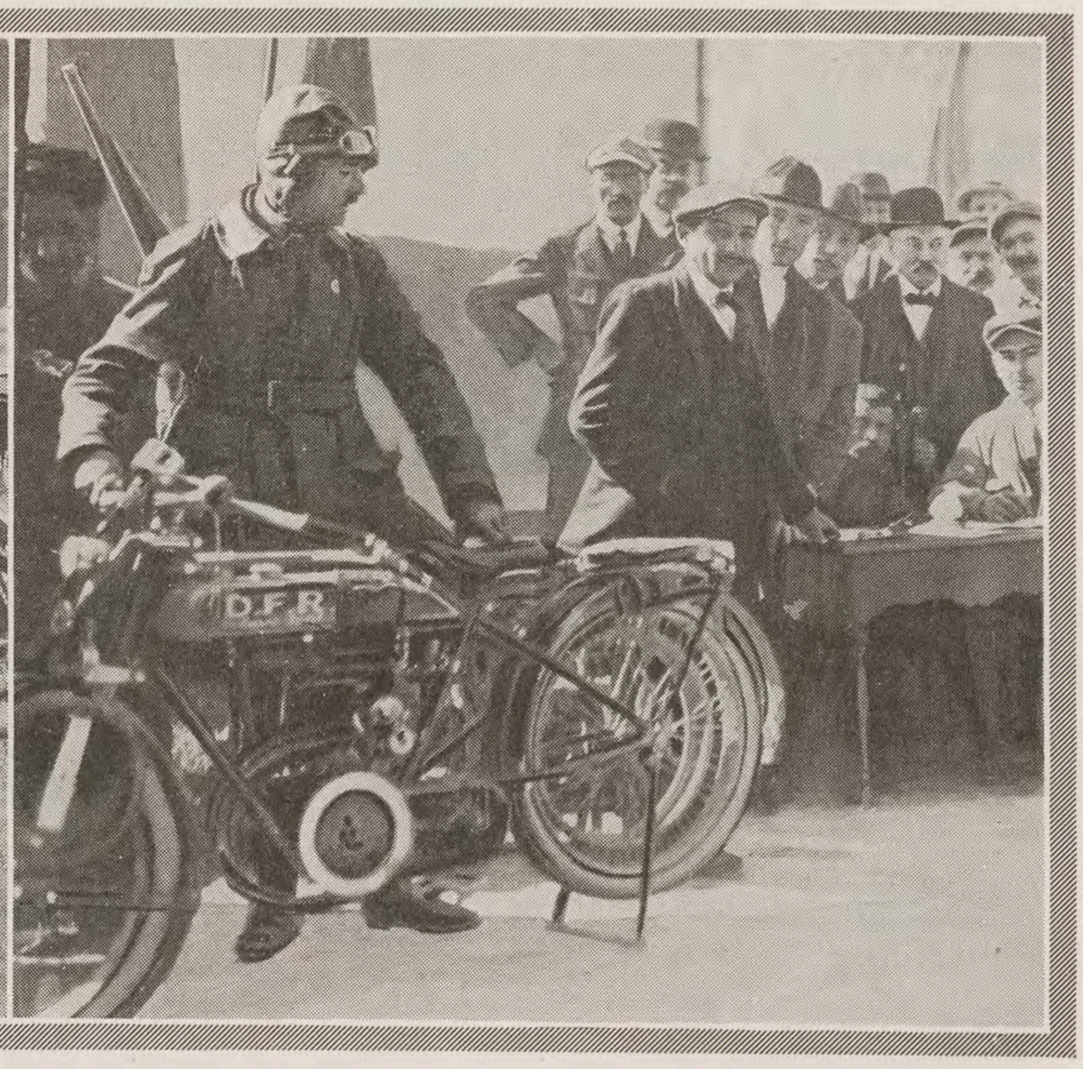
En résumé, comme on le voit et ainsi que je l'avais annoncé plus haut, gros progrès réalisés depuis six mois, et grand succès pour le Grand Prix de la Consommation ; souhaitons seulement que, l'an prochain, la lutte soit plus courtoise et qu'elle se limite au seul domaine technique. Personne n'y perdra, bien au contraire.

Henri PETIT.

LA COURSE PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

ORGANISÉE PAR MOTO-REVUE, CETTE ÉPREUVE, DISPUTÉE DU 30 AVRIL AU 7 MAI, A OBTENU UN BON SUCCÈS. QUARANTE MACHINES PRENAIENT LE DÉPART, VINGT-SEPT TERMINAIENT L'ÉPREUVE ET DIX FINISSAIENT SANS PÉNALISATION





LES VAINQUEURS DE LA COUPE DES PYRÉNÉES

L'équipe B. S. A. qui avait aligné trois sidecars dans l'épreuve, a remporté un brillant succès en voyant attribuer la plus haute récompense à deux de ses machines. Le capitaine Bresse, sur monocylindrique, et l'équipe Renard-Fontaine, sur deux cylindres, furent les pilotes émérites qui remportèrent de haute lutte la Coupe des Pyrénées.

LE VAINQUEUR DE LA PREMIÈRE CATÉGORIE

La longueur et les multiples difficultés du parcours ont rendu la course extrêmement pénible pour les petites motos, elles étaient handicapées, surtout pour escalader les Pyrénées. Malgré cela, quatre machines terminaient. La première classée était la D. F. R., pilotée par Pierre. Cette même moto finissait en très bon rang dans le classement général.

LE CRITÉRIUM DES ANCIENS MOTOCYCLISTES MILITAIRES

DISPUTÉ LE 15 ET LE 16 MAI SUR LE PARCOURS PARIS-ORLÉANS-AUXERRE (278 KILM.), LE CRITÉRIUM DES ANCIENS MOTOCYCLISTES MILITAIRES, FUT UNE BELLE DÉMONSTRATION D'ENSEMBLE, DES QUALITÉS TOURISQUES DU MOTOCYCLE.

L'ÉQUIPE BLÉRIOT

Six motocyclettes Blériot prenaient le départ du Critérium des Anciens Motocyclistes Militaires. Toutes finissaient, et quatre de celles-ci parvenaient à terminer sans aucune pénalisation. Après le succès remporté dans Paris-Nice, la performance accomplie par les machines Blériot dans Paris-Auxerre, est une éloquente confirmation de la valeur d'une construction sérieuse et vraiment supérieure.

LES SIX JOURS MOTOCYCLISTES DE SUISSE

LA SUISSE ORGANISE, POUR LE MOIS D'AOUT PROCHAIN, UNE ÉPREUVE DE MOTOCYCLETTES DE 1.800 KILOMÈTRES, A PARCOURIR EN 6 JOURS. — LE PARCOURS EXTRÊMEMENT DUR PERMETTRA DE SE RENDRE COMPTE DE L'ENDURANCE DES VÉHICULES ENGAGÉS

L'Union motocycliste suisse, l'active Fédération helvétique, organise du 1er au 6 août prochain une compétition internationale qui est ouverte aux motocyclettes, side-cars et cyclecars sous le titre de *Concours International des Six Jours*.

Cette épreuve qui comporte 1.800 kilomètres est en quelque sorte le Tour de la Suisse à accomplir en moto en six journées consécutives.

On peut donc s'imaginer à l'avance toutes les qualités de souplesse, de robustesse qu'il faudra aux machines, le bon rendement et l'exacte mise au point des moteurs, l'habileté et l'endurance des pilotes qui devront savoir ménager leurs montures pour terminer la dure randonnée.

Les Six Jours ne constituent pas une course, mais un concours, ce qui est bien différent ; c'est une épreuve de résistance où l'effort du pilote devra être entièrement consacré à celui de son engin.

Chaque jour, seront parcourus environ 300 kilomètres répartis en deux étapes. Un barème de marche horaire est imposé et sera vérifié par des contrôles fixes et secrets.

Le classement sera déterminé par la régularité ainsi que par des concours supplémentaires disputés en côte ; courses de vitesse en palier et encore en côte, plus un examen de la machine en fin d'épreuve qui vaudra à celles qui seront dans le meilleur état une amélioration de leur classement.

La moyenne horaire devra être de 30 kilomètres à l'heure, les excès d'avance ou de retard compteront des points de pénalisation, ainsi que les arrêts, pannes et réparations.

Il faudra aussi que les machines soient capables de gravir les côtes les plus dures, chaque concurrent descendant de machine aux endroits trop montueux sera pénalisé.

Les meilleurs temps exécutés en côte et en palier seront chronométrés.

En résumé, la machine doit accomplir sans incident les 1.800 kilomètres, avec le minimum de pannes, elle doit escalader toutes les montées sans fléchir et se trouver au sixième jour en aussi parfait état de rouler qu'au départ. Et les machines terminant dans ces conditions remporteront le brevet le plus éloquent et le plus brillant que puisse espérer un constructeur.

C'est pourquoi ceux qui ont mis au point des engins dont ils sont parfaitement sûrs vont les aligner dans les Six Jours, et les partants s'annoncent nombreux.

Nous serons particulièrement heureux de voir à l'œuvre, en montagne, les cyclecars, et ceux de cette catégorie qui termineront sans aucune pénalisation sont assurés d'une renommée mondiale.

Il va sans dire que les admirables petites motos construites aujourd'hui tant en France qu'en Suisse, ou ailleurs, sont de taille à affronter une pareille tâche et qu'elles parviendront aux sommets les plus élevés des monts avec cet avantage qu'elles se frayeront un passage pour leurs deux roues, là où quatre roues et un gros châssis ne passeront pas.

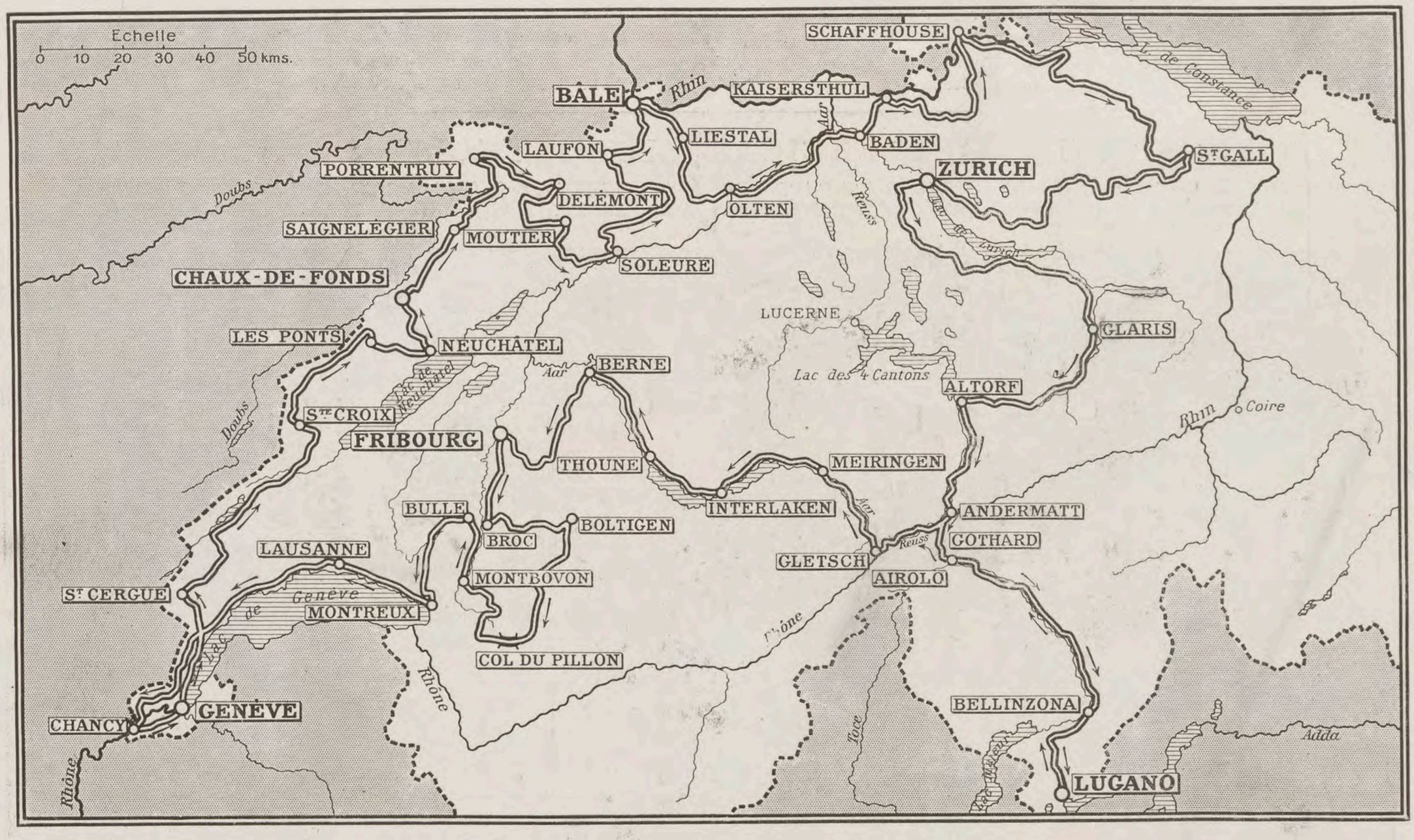
Il y aura également, outre le classement individuel qui sera un peu la gloire du pilote, un classement par équipes de marques qui doit être l'apanage du constructeur, plus un classement par clubs et un classement par nations.

Le Trophée International qui est en jeu dans cette compétition mettra en présence trois coureurs sélectionnés de chaque nation ; nous sommes d'ailleurs persuadés que les meilleures firmes françaises, anglaises, américaines, belges et italiennes iront disputer la palme aux motos suisses actuelles détentrices du Trophée.

L'Union motocycliste suisse qui tient à ce que son épreuve, dont toute la Suisse est légitimement fière, se dispute dans des conditions parfaites de régularité, a veillé à une organisation de tout premier ordre.

Le parcours sera surveillé et jalonné, les montées gardées, les endroits dangereux indiqués par des contrôleurs spéciaux ; des parcs fermés, des postes de ravitaillement seront installés en cours de route sur chaque itinéraire ; les concurrents pourront emporter des bidons de réserve sur leurs machines, qu'ils pourront changer à volonté aux ravitaillements. Au départ de Genève, il sera accordé à chaque concurrent une provision de 1.000 points, on déduira en fin d'épreuve de cette provision toute pénalité encourue.

Des récompenses seront allouées aux classements individuels et aux classements par équipes, elles consistent en coupes et médailles d'or, de vermeil et d'argent.



LE PARCOURS DES SIX JOURS MOTOCYCLISTES SUISSES

Les six jours motocyclistes suisses se disputeront en août prochain. La première étape (Genève-La Chaux-de-Fonds) comporte 240 kil., différence de niveau, 1.070 m. ; la deuxième va de La Chaux-de-Fonds à Bâle, soit 246 kil., différence de niveau, 758 m. ; la troisième, Bâle-Zurich, compte 341 kil., différence de niveau, 707 m. ; la quatrième, de Zurich à Lugano, à 299 kil., différence de niveau, 1.834 m. la cinquième, Lugano-Fribourg, mesure 323 kil., différence de niveau, 1.834 m. ; la sixième enfin conduit de Fribourg à Genève, 315 kil., avec une différence de niveau de 1.170 m. On voit à quelles difficultés seront soumis les concurrents de cette intéressante épreuve.

UNE VUE DE LA
A droite, la route venant du col de la Furka (2.431 m.), descend en lacets pour passer le Rhône à Gletzch (1.371 m.) et remonte ensuite au col de Grimsel (2.176 m.). Au milieu, le glacier du Rhône.

CINQUIÈME ÉTAPE

LE PONT DU DIABLE
Au cours de la quatrième étape (Zurich-Lugano), les concurrents devront passer sur le pont du Diable qui donne accès à l'entrée de la route du Saint-Gothard.

Nous savons trop en France l'intérêt apporté de plus en plus au petit engin à moteur qui se définit par la moto, le sidecar ou le cyclecar, véhicules pratiques et surtout économiques, pour ne pas suivre avec passion les Six Jours suisses. Le jour où l'on aura la preuve arrêtée que ces engins à l'apparence frêle et délicate sont aussi robustes et rapides que n'importe quelle voiture de tourisme, qu'ils se comportent à merveille durant des milliers de kilomètres, gravissant les plus dures montagnes sans la moindre panne, qu'ira-t-on leur demander encore ?

Rien puisqu'ils auront tout réalisé.

Eh bien ! ce jour est proche : déjà, je le répète, dans Paris-Les Pyrénées-Paris, dans Paris-Nice, dans le Circuit de Marly, la motocyclette vient de confirmer dans une démonstration éclatante, ses multiples qualités..

Voici venir une épreuve plus dure encore que celles qui nous ont intéressés, gageons que nos constructeurs auront à cœur d'aller se mesurer du 1er au 6 août avec l'industrie motocycliste suisse qui accomplit en ce moment un pas de géant.

Ils ont là une occasion unique de rendre tout à fait populaires la moto et le cyclecar, d'en faire la voiture de *tout le monde*, qu'ils en profitent en nous faisant assister à une jolie lutte de nations briguant chacune la supériorité motocycliste.

Outre le Concours International des Six Jours, une saison sportive particulièrement brillante met fin à cette sorte de légende qui nous fit toujours apparaître la Suisse comme l'unique station de sports d'hiver.

Les 20 et 21 juin sur le lac de Zurich se dérouleront des régates internationales à voile, elles seront à rames à Lucerne les 26 et 27 juin, et ainsi qu'à Zurich les 1er et 2 juillet. Les 8 et 9 juillet, Concours Hippique à Lucerne. Le 10 juillet des régates internationales sont organisées à Lausanne. Le 11 juillet commence le Championnat de Tennis de Suisse à Lausanne. Le 1er août jusqu'au 7 se déroulent les Six Jours motocyclistes. Le 2 août à Saint-Moritz commencera le Championnat de Golf de l'Engadine et le 7 août, le Championnat d'Athlétisme suisse à Zurich.

On voit donc que, pendant la belle saison, la Suisse ne chôme pas en matière sportive athlétique et mécanique, et qu'elle sait tout aussi bien utiliser ses routes superbes aux détours capricieux, et ses lacs bleus enchanteurs aux flots calmes comme les monts qui les regardent, que ses pentes rapides où dévalent pendant la saison des neiges skis, luges ou bolsleighs lancés à toute allure sur l'immense tapis blanc.

R. L.

Aviation

LE CONCOURS D'AVIONS MULTIMOTEURS

Par Claude GONIN

CLAUDE GONIN, QUI FUT L'UN DES PLUS GLORIEUX AS DU BOMBARDEMENT DE NUIT PENDANT LA GUERRE (115 EXPÉDITIONS A LONGUE PORTÉE), S'EST SPÉCIALISÉ DANS LES RAIDS A GRAND RAYON D'ACTION ET VIENT DE GAGNER LE CONCOURS D'AVIONS MULTIMOTEURS. — IL NOUS DONNE SES IMPRESSIONS ET SON OPINION

Ouvert à tous les appareils munis d'au moins trois moteurs, le Concours d'Avions civils fut créé en 1920, afin de primer le meilleur appareil multimoteur et d'encourager les constructeurs français à étudier le problème du gros porteur, un peu délaissé en faveur de l'avion de vitesse.

Tarés aux quatre cinquièmes de leur puissance (dans le cas du trimoteur Farman, 620 HP), les moteurs ne pouvaient dépasser ce régime, même au départ. L'avion, pour être primé, devait remplir les conditions suivantes :

1° Plafond théorique de l'avion, 4.500 mètres; 2° Charge utile emportée, 2.200 kilogrammes ; 3° Vitesse maximum à 2.000 mètres, 150 kilomètres à l'heure; 4° Vitesse minimum à 3.000 mètres, 110 kilomètres à l'heure ; 5° Coefficient de sécurité à l'essai statique égal à 6 ; 6° Divers essais de maniabilité et un vol à 1.500 avec deux moteurs.

Enfin une épreuve de durée — la plus importante — de 4.500 kilomètres à courir par étapes de 500 kilomètres sans escale. Au cours de cette épreuve aucune tolérance sur le remplacement ou la réparation de pièces n'était permise. La rupture ou la réparation d'un organe quelconque (corde, tendeur, boulon, etc.) entraînait l'annulation de l'étape.

Les premières épreuves éliminatoires du trimoteur Farman furent réussies avec succès par mon camarade d'Or. L'appareil me fut ensuite confié pour l'épreuve de 4.500 kilomètres.

Le 1er avril, malgré le temps incertain, le départ pour la première étape fut décidé.

Itinéraire : Toussus-le-Noble, virage à Orléans, Saint-Inglevert (500 kilomètres). Prennent place à bord : le lieutenant Cousin, contrôleur de la Section technique et le mécanicien Robin. Nous décollons allègrement à 9 h. 36 : brume, puis mer de nuages vers Dourdan. Nous virons sur Orléans à 10 h. 18 : 45 minutes après, nous passons à nouveau à proximité de Toussus, au-dessus des nuages. Quelques éclaircies facilitent notre route vers le Nord. Hélas ! le ciel se couvre rapidement, il faut descendre après avoir vainement cherché le trou qui nous permettra d'apercevoir le sol. L'altimètre marque 100 mètres et nous sommes toujours dans l'ouate : n'insistons pas. Je décide de remonter au-dessus, nous obliquerons O.-N.-O. et lorsque nous serons en mer je tenterai de percer la couche brumeuse. Enfin, nouveau plongeon désagréable dans la grisaille, une ombre qui prend rapidement forme, barque de pêche à quelques 20 mètres : large sourire de l'équipage. J'oblique sur la falaise dont le sommet nous domine, je suis la côte : au nord d'Etaples, un gain de 50 mètres d'altitude, nous passons Neufchâtel et à hauteur des arbres nous rejoignons Saint-Inglevert. Pendant une heure nous avons eu plutôt chaud ! Les 500 kilomètres ont été couverts en 3 h. 45.

Le lendemain, départ pour la deuxième étape : Saint-Inglevert, Rouen (virage), Metz. Vent violent : 16 à 18 mètres-seconde, nous couvrons les 550 kilomètres en 5 heures.

Une nuit à Metz et nous regagnons Toussus sans incident après avoir viré à Dijon : 500 kilomètres en 3 h. 55.

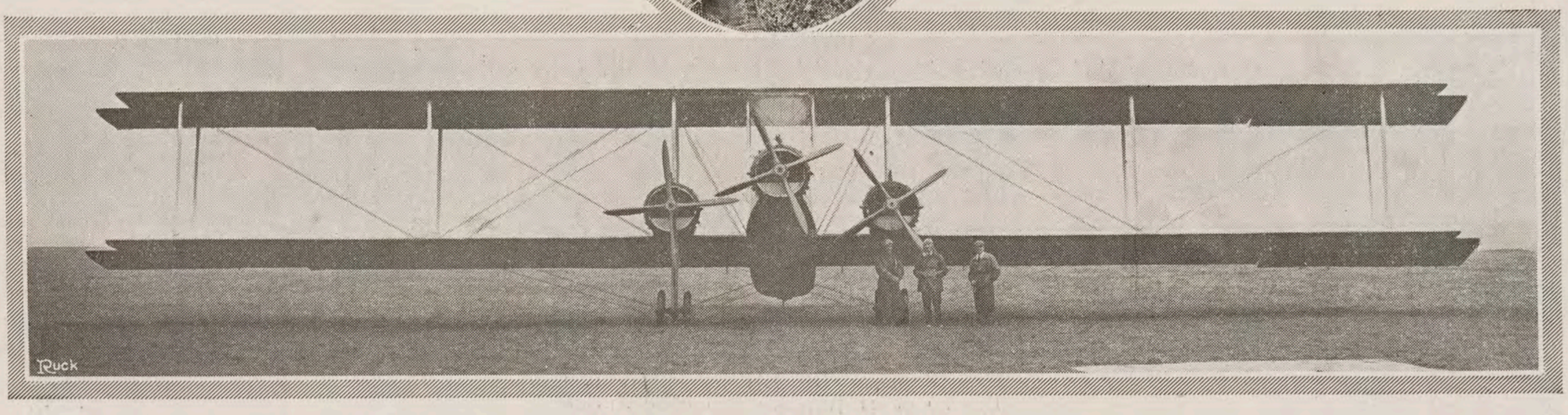
Les 1.500 premiers kilomètres ont été couverts en 12 h. 40, temps qui s'améliorera de beaucoup pour les deux autres circuits.

Quelques jours de pluie interrompent notre randonnée. Le 12 avril, je repars de Toussus bien décidé à mieux faire si possible. Temps radieux. Vent nul. Nous avalons la quatrième étape (même parcours que la première) en 3 h. 17. Le plein d'essence rapidement fait, je décide de tenter de couvrir 550 nouveaux kilomètres dans la journée.

Nous quittons Saint-Inglevert à

CLAUDE GONIN

Claude Gonin, as du bombardement nocturne pendant la guerre, vainqueur du concours d'avions civils multimoteur.



LE GOLIATH VAINQUEUR

Le concours d'avions civils multimoteur, remporté par le Goliath, comportait des épreuves de vitesse, de durée et de montée.

UN DÉPART DE CLAUDE GONIN

Dans le concours des avions multimoteurs, Claude Gonin fit les 4.500 kilomètres du circuit imposé sans toucher à une seule pièce de son Goliath. Il réalisa une vitesse de 133 kilomètres à l'heure et accomplit en une journée 1.050 kilm. Dans l'épreuve de vitesse, le Goliath réussit du 159 à l'heure comme allure maximum et 110 comme minimum. Enfin, pour la montée, il s'éleva à 3.000 mètres, en 34 minutes.

15 heures ; 1 h. 5 après nous virons sur Rouen et après avoir survolé les régions mutilées de Reims, Verdun, nous atterrissons sans histoire à Metz à 18 h. 45 : 550 kilomètres en 3 h. 45. 7 h. 2 nous ont suffi pour couvrir plus de 1.000 kilomètres.

Le lendemain, nouveau départ pour Dijon-Toussus : 3 h. 50 de vol.

En 24 heures, nous avons abattu les trois étapes : 10 h. 52 de vol pour 1.500 kilomètres, moyenne 137 kilomètres à l'heure.

Nouvelle période d'inaction, pluie, brouillard, vent de tempête. Enfin une légère amélioration atmosphérique.

Le 21 avril, nous partons pour le troisième circuit. Nous serons moins favorisés que les jours précédents : le plafond à 300 mètres maximum nous réserve de désagréables surprises. Pluie et grêle pendant la moitié du parcours : nous atterrissons à Saint-Inglevert après 3 h. 15 de vol.

Le 22, mêmes conditions atmosphériques : remous violents qui m'obligent à remuer un peu trop fréquemment les 5 tonnes que pèse l'avion. Nous atterrissons à Metz. Durée du vol, 3 h. 58.

Enfin la neuvième et dernière étape. Je pars un peu anxieux : ma bonne étoile luira-t-elle encore 4 longues heures ? Temps aussi peu clément que la veille : pas d'incidents importants. Après 3 h. 30 de lutte avec les éléments, je suis en vue de Toussus. Le dernier kilomètre : si un accident allait anéantir notre long effort quelques secondes avant l'arrivée ! Je touche le sol, nous volons depuis 3 h. 34. Le Concours est terminé, nous sommes classés premiers. Quelle joie !...

Les 1.500 derniers kilomètres ont été couverts en 10 h. 47, moyenne 139 kilomètres à l'heure.

En 34 h. 19 de vol, 4.500 kilomètres, représentant Paris-Constantinople-Paris ont été couverts. Pas un boulon, pas un fil de l'appareil n'a été touché. Les moteurs se sont remarquablement comportés.

Je rends hommage au lieutenant Cousin, mon compagnon de route, pour son calme dans les mauvais moments, pour son amabilité à faciliter le ravitaillement aux étapes. Merci aussi à Robin, mécanicien dévoué entre tous, pour la rapidité et le soin apportés à la préparation de l'avion que je n'eus plus qu'à conduire.

Je ne saurais omettre dans mes remerciements le commandant Vuillemin et tout le personnel du régiment d'aviation de Metz, ainsi que le chef de l'Aéro-gare de Saint-Inglevert qui, à chaque atterrissage, facilitèrent ma tâche en aplanissant toutes les difficultés.

Dois-je me permettre maintenant quelques critiques sur l'utilisation pratique des avions lourds, tels qu'ils existent actuellement ?

Le trimoteur plus séduisant que le bimoteur, parce que plus sûr, a aussi quelques inconvénients.

Au point de vue commercial, l'appareil volant facilement avec deux moteurs, se sustentant vers 500 mètres avec le moteur avant seul, présente une sécurité maximum. Transformons l'avion pour le rendre apte au bombardement. Quelques difficultés surgissent, si nous voulons nous défendre avec efficacité : tourelles arrière sur et sous le fuselage. A l'avant, obligation de créer un poste de mitrailleur sur le plan supérieur par adjonction d'une tourelle profilée : champ de tir réduit dû aux hélices.

Le trimoteur Caproni avec lequel je fis tous mes bombardements, bien défendu au-dessus était très vulnérable en dessous. La tourelle arrière sur le moteur était d'ailleurs bien inconfortable.

Aucun quadrimoteur français n'a encore donné de résultats très convaincants. Plusieurs solutions :

Monoplans quatre moteurs. Les appareils allemands similaires n'ont pas répondu aux espérances fondées sur eux.

Biplans quatre moteurs, genre mammouth. Equilibrage délicat.

Reste le *quatre moteurs en tandems* latéraux qui a fait ses preuves sur Handley-Page et sur de nombreux appareils allemands.

Au point de vue commercial : utilisation parfaite de la cabine, bruit de moteurs très atténués, danger d'incendie écartés, les réservoirs faisant partie des groupes moteurs. L'avion devrait voler facilement avec deux moteurs, donc sécurité maximum.

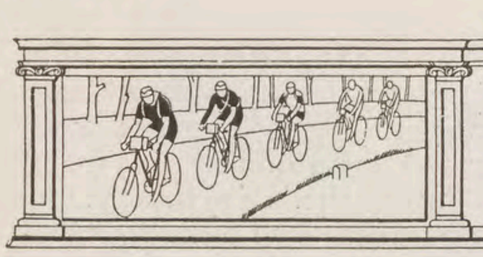
Au point de vue militaire, l'appareil est transformable rapidement, tourelles avant et arrière, visibilité parfaite, indispensable pour un avion de nuit.

Je n'ai parlé que des avions à moteurs indépendants. La solution multimoteurs embrayés sur la même hélice, lorsqu'elle sera bien au point, sera naturellement supérieure aux précédentes.

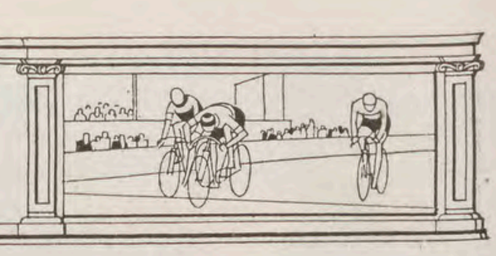
Reste l'utilisation sur bimoteur d'une compensation par turbines : problème poussé activement en ce moment qui, expérimenté bientôt, je l'espère, nous dotera d'avions multimoteurs parfaits, d'un pilotage facile.

L'heure des grands voyages commerciaux aura sonné. New-York sera à quelque 20 heures de Paris, Constantinople à 10 heures. L'atterrissage forcé sera une légende. Les routes de l'air seront moins dangereuses que celles de nos campagnes.

Claude GONIN.



Cyclisme



LE VINGT-SEPTIÈME BORDEAUX-PARIS

Par Roger LABRIC

LE DOUBLÉ DE CHRISTOPHE

ROGER LABRIC, HÉROS DU BOMBARDEMENT DE JOUR PENDANT LA GUERRE, CHAMPION CYCLISTE DE LA PRESSE, LAURÉAT DANS DE NOMBREUSES ÉPREUVES CLASSIQUES SUR ROUTE, ET TECHNICIEN DE VALEUR, ASSURERA DÉSORMAIS NOTRE RUBRIQUE CYCLISTE

Quand il triompha l'année dernière dans Paris-Tours et dans Bordeaux-Paris, Christophe reçut, en hommage de son énergie et de sa ténacité à pédaler sur les routes détrempées, le titre assez pittoresque d'*homme de la boue*.

Aussi, à chaque veille de grande course, dès que le ciel se couvrait de lourds nuages noirs, ou que la pluie commençait à tomber, Christophe avait toutes les chances de victoire aux dires des hauts techniciens du cyclisme.

Le « vieux Gaulois », s'il a justifié une fois encore cette confiance flatteuse qu'on lui accorde à pousser tête baissée dans les fondrières et à planter là, sous la pluie, au delà de sa roue arrière tous ses camarades, voire même les Belges les plus résistants, ne m'a pas caché en souriant qu'il préférerait autre chose comme titre que celui d'*homme de la boue*.

Et dans le 27e Bordeaux-Paris il a conquis tout simplement celui d'*homme du vent*, d'*homme du soleil*, d'homme de ce qu'on voudra, mais surtout d'*homme de Bordeaux-Paris*.

Il a couru cette année encore en grand champion, il a su placer au bon moment le démarrage décisif, profitant avec beaucoup de chance — il l'a reconnu lui-même — d'une blessure de Thys pour s'assurer la victoire après la montée de Dourdan. C'est dans cette côte fameuse que se joua l'acte suprême de l'épreuve.

Au pied de Dourdan, Thys, Christophe, Henri Pélissier et Mottiat se présentaient ensemble ou presque, séparés par des distances minimes. De ces quatre hommes, Thys et Christophe étaient à ce moment les plus frais, le vainqueur du Tour de France 1920 paraissait même être le plus brillant du lot.

LE VAINQUEUR CHRISTOPHE

Déjà victorieux l'an dernier, Christophe a remporté un nouveau succès dans le 27e Bordeaux-Paris, faisant ainsi la passe de deux, que seul Rivière avait jusqu'ici réussie. Christophe couvrait les 537 kilomètres du parcours en 22 heures 10 minutes 43 secondes.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

LE PASSAGE A ORLÉANS

Henri Pélissier, Philippe Thys, Deman, Mottiat, Christophe et Louis Heusghem passaient ensemble à Orléans. Jean Alavoine suivait à 5 minutes. Peu après le départ du peloton, le Belge Deman revenait au contrôle et déclarait abandonner.

Mais la côte fit d'elle-même l'ultime sélection : ce fut d'abord Henri Pélissier qui, à bout de forces, grimpait debout sur ses pédales, « en danseuse » ; le lévrier était visiblement en difficulté.

Quand il se vit passer par Christophe, ce fut l'achèvement ; il tenta un dernier effort et se voyant battu n'insista plus. Se jetant dans un fossé, il se mit à pleurer comme un enfant, donnant ainsi libre cours à ses nerfs.

Le Belge Mottiat était, lui, d'une gaieté folle, il montait Dourdan en jouant aux quatre coins avec son vélo, donnant manifestement l'intuition que son brio était factice. Il avait trop largement usé des bienfaits liquides des contrôles de ravitaillement et peut-être aussi d'un doping malfaisant. Il fut passé également par Christophe et, se voyant vaincu, s'écroula, à son tour, dans le fossé.

10

LES PREMIERS PASSENT A ANGERVILLE

Quatre coureurs passaient ensemble à Angerville, c'étaient Pélissier, Christophe, Mottiat et Thys. Heusghem avait été lâché et abandonnait. — *A droite :* la voiture de l'*Echo des Sports*, dans laquelle, grâce à l'amabilité de notre confrère, notre reporter photographe prit place.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

DANS LA COTE DE DOURDAN

Pélissier, Mottiat, Christophe et Thys abordaient ensemble la côte de Dourdan. Thys fournissait un grand effort et, au sommet, le Belge avait 60 mètres d'avance sur Christophe et Pélissier. Au premier plan, Bellenger écartant le public.

Dès lors, Christophe n'avait plus devant lui que Thys roulant à un bon train avec une centaine de mètres d'avance.

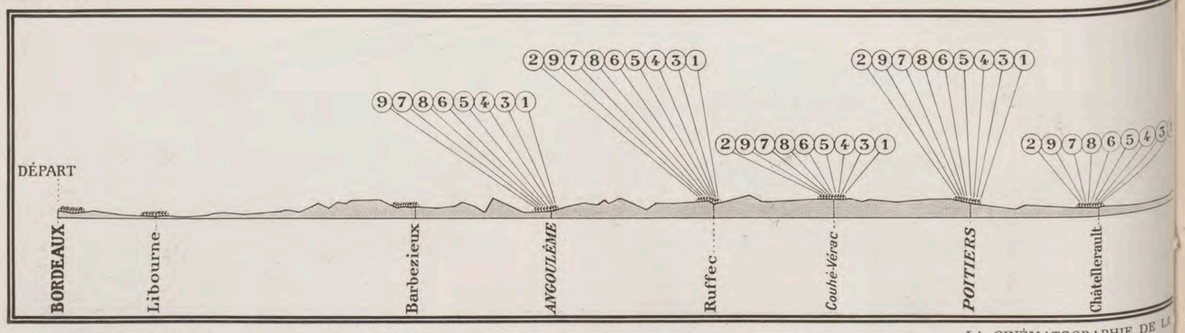
La fatalité s'acharna sur le champion belge : ayant malencontreusement touché la roue d'un de ses entraîneurs, le champion s'affala lourdement sur la route et se blessa douloureusement.

Cette chute lui coûtait la victoire.

Dès lors, Christophe n'avait plus qu'à continuer son chemin entre une double haie d'innombrables curieux et de sportsmen garnissant les moindres recoins de la route et l'acclamant follement. Le pauvre Thys fut un exemple de pur courage. Quoique sérieusement blessé, il eut à cœur de remonter en selle et de se lancer à la poursuite de Christophe. Alavoine, qui fit un retour merveilleux, passa « Flip » et lui ravit la seconde place peu avant le poteau. Le champion de France a été remarquable de brio sur la fin du parcours où il ne cessa de regagner du terrain après avoir été lâché à Sainte-Maure par la formidable coalition liguée contre lui. Deman et Heusghem ne furent pas brillants, je préfère la course — oh ! combien méritoire — des « isolés » Coppens, Roy, Loew, Brun, Leman, restés longtemps dans le peloton de tête et ne s'inclinant qu'à la prise des entraîneurs, car ils n'avaient aucun service à leur disposition.

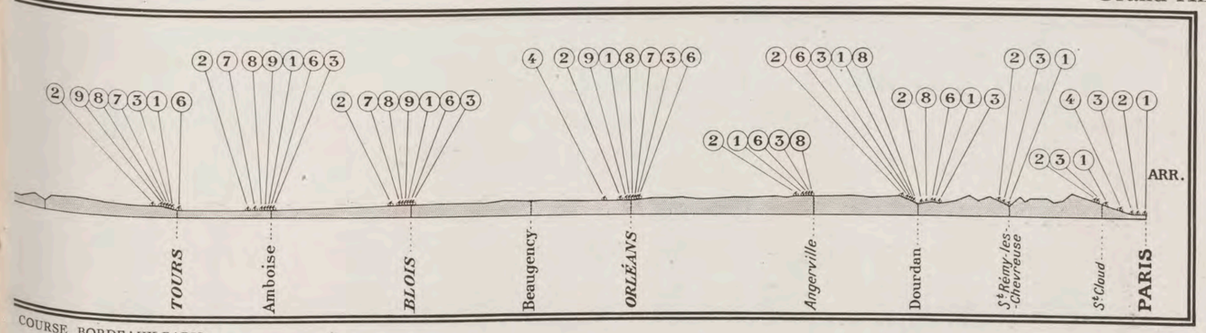
Rappelons le classement officiel qui montrera les écarts entre ceux qui parvinrent à terminer le parcours de 587 kilomètres :

1er Eugène-Elie Christophe (Français), en 22 h. 10 m. 43 s. ; 2e Jean Alavoine (champion de France), en 22 h. 29 m. 41 s. ; 3e Philippe Thys (Belge), en 22 h. 32 m. 4 s. ; 4e Coppens (Français isolé), en 26 h. 26 m. ; 5e Roy (Français isolé), en 28 h. 44 m. ; 6e Hudsynn (Belge) ; 7e Loew (Français) ; 8e Brun (Français) ; 9e Leman (Français) ; 10e Pavese, etc. En tout 19 arrivants dont le



LA CINÉMATOGRAPHIE DE LA COURSE BORDEAUX-PARIS

42 concurrents prenaient le départ aux Quatre-Pavillons, le 21 mai, à 19 h. 34, sous une pluie battante. A Libourne (25 kil.), 11 coureurs étaient en tête. Ils étaient encore ensemble à Barbezieux (92 kil.). A Angoulême (127 kil.), Christophe (1) menait devant Thys (3), Coopens (4), Roy (5), H. Pélissier (6), Deman (7), Mottiat (8) et Heusghem (9). A Ruffec (169 kil.), aucun changement, Alavoine était avec les leaders. Il en était ainsi jusqu'à Châtellerault (368 kil.), où se faisait la prise des entraîneurs. La pluie, la boue, le vent avaient retardé les coureurs qui n'arrivaient qu'à 6 heures 45. Dans la côte de Sainte-Maure, Alavoine était lâché et perdait 5 minutes ; à Tours, H. Pélissier (6) arrivait premier, devant Christophe (1), Thys (3), Deman (7), Mottiat (8), Heusghem (9). Rien n'était modifié au passage à Amboise (365 kil.), à Blois (398 kil.) et à Orléans (453 kil.). A Angerville (502 kil.), Mottiat, Thys, Pélissier et Christophe passent, suivis à 6 minutes par Alavoine. Heusghem à abandonné ainsi que Deman. C'est à Dourdan que la partie va se décider : Mottiat, Christophe, Thys, Pélissier abordent la côte devant Alavoine qui rattrape du terrain. Thys est en tête devant Christophe, Pélissier, Mottiat, puis plus loin Alavoine. Thys fait une chute douloureuse, mais repart. Christophe le passe. Pélissier et Mottiat abandonnent. A Saint-Rémy-les-Chevreuse, Christophe (1) est seul. Thys (3) est second, mais Alavoine (2) rattrape sans cesse, pour le passer à Saint-Cloud. La course se termine : 1er Christophe (1), en 22 h. 10 m. 43 s. ; 2e J. Alavoine (2), en 22 h. 29 m. 41 s. ; 3e Ph. Thys (3), en 22 h. 32 m. 4 s. ; 4e Coopens (4), en 26 h. 26 m. Les coureurs terminaient le parcours sous une chaleur accablante. Christophe est l'homme de la boue et du soleil.



dernier en 47 h. 21 m., ce qui constitue une promenade de santé.

Entre nous, le classement perd de son intérêt au delà de ceux qui terminent après minuit au Parc des Princes, le contrôle n'existant plus sur la route et permettant au « grand frère qui fume » et aux autres d'apporter leur concours discret aux routiers, dans la nuit complice.

LES ÉTAPES DU CALVAIRE L'an passé, il fit très beau depuis le départ jusqu'au delà d'Angoulême.

Je me souviens d'une nuit très douce mais sans lune, dans laquelle je pédalai pendant une centaine de kilomètres avant de faire une chute grave provoquée par un chien, dans la descente de Pétignac.

Quand l'auto qui me ramenait, le genou ouvert... et ma machine hors service, stoppa au contrôle d'Angoulême, de grosses gouttes de pluie commençaient à tomber. L'eau ne devait pas quitter les routiers jusqu'à Paris. Cette année, ce fut le contraire : il a plu au début de l'épreuve et le départ se fit en trombe et sous quelles trombes!...

Avant de s'aligner aux Quatre-Pavillons, les quarante-deux routiers, pour venir des allées de Tourny au départ, étaient déjà trempés et couverts de boue, ce qui faisait dire aux quelques sportsmen bordelais présents : « *Eh bè, les pôvres, quelle timpête!!* »

Maurice Martin, le nouveau légionnaire, à 19 h. 34 précises, lâchait toute la meute.

Le train fut rapide dès le début, les « as » tenant à se débarrasser d'un bon nombre d'hommes de second plan dont la présence dans leurs roues les inquiétait quelque peu.

A Libourne, le peloton de tête était encore assez compact, à Barbezieux il avait un peu diminué et la pluie tombait toujours.

La nuit vint vers Pétignac où le peloton se lança à toute allure dans la légendaire descente en lacets.

A Angoulême, une dizaine d'hommes arrivaient ensemble à minuit 23 et se ravitaillaient en hâte. A Ruffec, il faisait beau et la lune éclairait le paysage : dix hommes poussaient à bonne allure se relayant à tour de rôle à la lueur factice des phares. Le jour vint vers Couhé-Vérac et, avec lui, le soleil qui réchauffa tout le monde.

Le train n'était pas très rapide, des isolés qui avaient été victimes de crevaisons trouvaient le moyen de rentrer dans le peloton.

Ce fut une promenade jusqu'à Châtellerault où s'effectuait la prise des entraîneurs.

Dès lors la course s'anima, il s'agissait pour les coureurs associés du team « la Sportive » de se débarrasser d'Alavoine, concurrent dangereux. Cette tactique devait rendre la seconde partie de l'épreuve des plus intéressantes et souvent fort émotionnante.

LE CONTRÔLE DE BLOIS

Cinq coureurs étaient ensemble à Blois. Ils se ravitaillaient, signaient rapidement et repartaient. Il restait encore près de 200 kilomètres à parcourir. Deman, qui avait été lâché, suivait les leaders à une minute. Alavoine était à 7 minutes.

(Cliché de notre envoyé spécial.)

A Tours, le champion de France, lâché dans la montée de Sainte-Maure, passait avec sept minutes de retard et, gêné par sa multiplication, changeait de pignon au contrôle.

La chaleur terrassait ensuite les hommes sur les bords de la Loire et, en traversant la Beauce, c'était le vent, un de ces vents violents qui en plaine vous arrête net sur votre machine et vous oblige à pousser debout sur les pédales.

J'ai plaint à ce moment les hommes lâchés ou ceux qui n'avaient pas d'entraîneurs : quel mérite !

A Blois, Thys, Pélissier, Christophe, Heusghem, Mottiat et Deman passaient ensemble à 10 h. 55 ; à Beaugency, à 12 h. 5, suivis à cinq minutes par Alavoine qui se rapprochait courageusement.

A 13 heures, le groupe de tête se présentait à Orléans, très en retard sur l'horaire et Alavoine signait à 13 h. 5.

Si le champion de France avait été bien tiré par des entraîneurs capables, il aurait pu non seulement rejoindre le peloton, mais peut-être même le lâcher tant il était frais et plein de brio sur la fin de la course.

Avant Angerville, Deman et Heusghem, surentraînés et très fatigués, se retiraient de la lutte.

Vint ensuite l'acte décisif de Dourdan dont je vous parle plus haut.

L'épreuve nous a rappelé quelque peu dans sa seconde partie les Bordeaux-Paris d'avant-guerre. Nous avons évoqué le cher souvenir de Faber, Trousselier, Lapize, Engel, Garrigou, la fine silhouette de Petit-Breton qu'on ne nous rendra jamais, dévalant le long du viaduc de Buc, en 1912, lancé aux trousses d'Emile Georget.

J'ai comparé alors un instant à celui d'autres sports, l'effort athlétique et moral de tous ces hommes, l'admirable leçon d'énergie qu'ils donnent chaque année à toute la jeunesse de France. Et j'ai eu beau chercher dans tous les palmarès, dans tous les records, dans les classiques batailles sportives, je n'ai pas trouvé plus beau et plus émotionnant que le Derby de la Route. Mais c'est là seulement mon humble avis. Je crois que d'aucuns doivent le partager.

Avant de terminer, pourrai-je émettre, à mon tour, un vœu : celui que Bordeaux-Paris soit couru désormais comme autrefois.

Bordeaux-Paris doit être la consécration suprême de la route, c'est son Derby, c'est son Championnat du monde ; il faut donc qu'il soit couru entièrement des Quatre-Pavillons au Parc des Princes et non depuis Châtellerault seulement ; tel qu'il se dispute actuellement, c'est une demi-course.

Bordeaux-Paris, groupant ainsi les plus grands as sélectionnés, et savamment entraînés durant les 587 kilomètres du parcours retrouverait son caractère et ses belles moyennes d'autrefois.

Roger LABRIC.

Athlétisme

AVANT LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE BOXE

POURQUOI CARPENTIER DOIT GAGNER

Par Jacques MORTANE

IL SEMBLE, D'APRÈS L'ÉTUDE DE LA CARRIÈRE DES DEUX ADVERSAIRES, QUE, POUR LA PREMIÈRE FOIS, UN PUGILISTE FRANÇAIS DOIVE INSCRIRE SON NOM SUR LE PALMARÈS DU CHAMPIONNAT DU MONDE POIDS LOURDS

Le 2 juillet, dans la vaste arène installée à New-Jersey par Tex Rickard, le grand combat se déroulera enfin : Georges Carpentier se heurtera au champion du monde, Jack Dempsey. Et je gage que l'émotion sera à son comble dans le clan de nos compatriotes, lorsque le speaker annoncera, lors de la présentation : « Georges Carpentier, Français ». Tous, qu'ils soient connaisseurs ou profanes, sentiront un frisson traverser leur être en pensant à l'importance de la partie et à la gloire qui rejaillirait sur notre race si notre représentant triomphait.

Car nous savons ce que vaut notre champion, mais les Américains ont voulu jusqu'ici ignorer sa qualité. Ils s'obstinent à lui préférer Jack Dempsey. Le chauvinisme est souvent aveugle outre-Atlantique, et l'enthousiasme provoque de ces erreurs d'autant plus risibles qu'elles sont sincères. Par principe, un Américain admire toujours les siens. Que ne sommes-nous ainsi ! Tous sont prophètes dans leur pays. Qu'il s'agisse, dans n'importe quel sport, de n'importe quel homme, il vaut sans contestation possible beaucoup mieux que ceux que nous avons vus auparavant et moins que ceux qui suivront. La défaite donne-t-elle un démenti? Peu importe, l'Américain fait contre mauvaise fortune bon cœur et oublie ses pronostics.

En ce moment, il est de bon ton de demander à tout le monde, même aux employés d'ascenseur des hôtels, une opinion sur le match. Chacun répond avec emphase et certitude. La plus mauvaise plaisanterie à faire serait de faire relire aux intéressés, après, ce qu'ils pensaient. Peut-être serais-je le premier à faire mon *mea culpa!*

Les boxeurs sont naturellement interrogés de préférence. Or, il est à remarquer que neuf fois sur dix ce sont ceux qui se trompent avec la plus touchante régularité. C'est naturel : ils sont, de par nature, forcément partiaux et laissent pénétrer une pointe sentimentale dans leur jugement. Avant le match Nilles-Journée, Carpentier était convaincu que Journée gagnerait, ce Journée dont il arbitrait le match trois jours avant de l'emmener avec lui en Amérique ! Donc Jack Johnson, toujours aussi noir physiquement que moralement, et Gunboat Smith, qui se rendit coupable d'une agression dans le ring contre Carpentier, ont déclaré que Dempsey vaincrait.

Sur quoi se basent-ils ? Jack Johnson a boxé avec le Français à Magic-City, en 1910. Le petit Georges, âgé de 16 ans, lui servait de sparring-partner dans des exhibitions. Voici d'ailleurs le souvenir qu'en conserva notre champion :

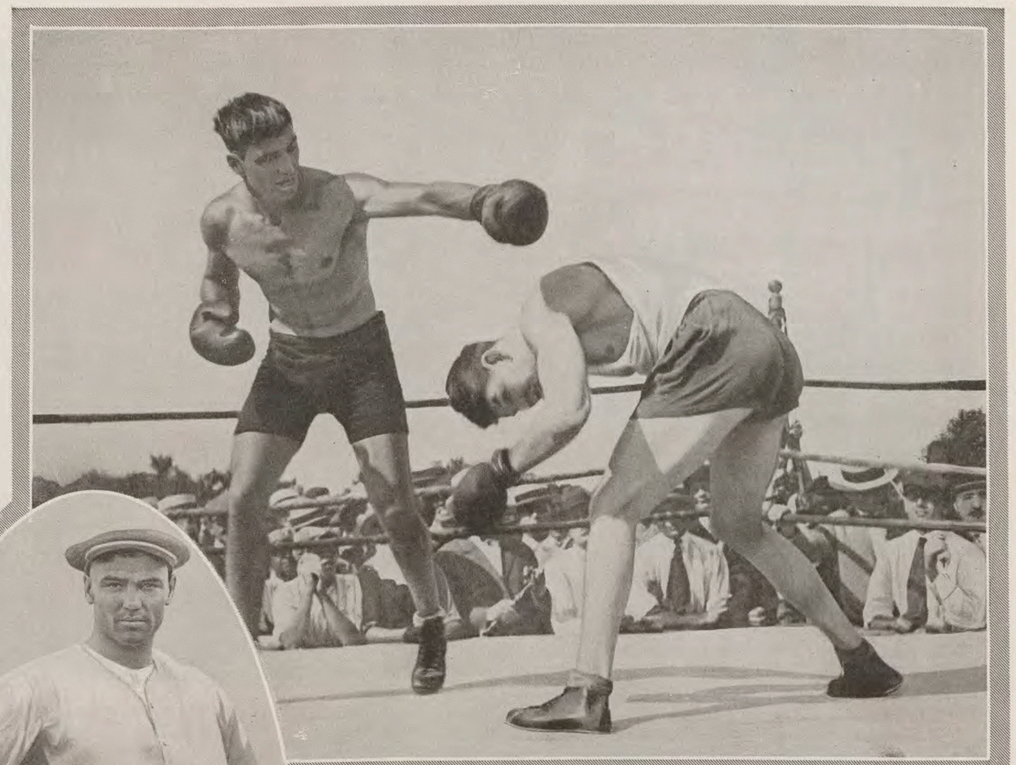
« Un jour, voulant voir si je savais encaisser, le nègre me porta certain coup dur qui m'interloqua, puisque nous ne devions pas « cherrer », comme on dit dans l'argot sportif. Je pris son crochet, ne dis rien et, soudain, de toutes mes forces, je lui administrai un uppercut d'autant plus classique que Johnson ne pensait pas que j'aurais pareille audace. Je sais bien que je ne pouvais pas

AUTRES TEMPS, AUTRE POIDS

Georges Carpentier *(à gauche)*, au début de sa carrière, fut battu par le jockey Salmon *(au centre)*, après un combat mémorable, où il abandonna à la dix-huitième reprise, et organisé par l'entraîneur Lawrence *(à droite)*, à Maisons-Laffitte.

LES DEUX GRANDS CHAMPIONS FRANÇAIS

Georges Carpentier *(à droite)* s'entraîne avec Charles Ledoux *(à gauche)*. En 1909, ces deux champions se rencontrèrent, alors qu'ils étaient du même poids et Carpentier triompha aux points.



JACK DEMPSEY A L'ENTRAINEMENT

Jack Dempsey ne s'entraîne pas pour rien. Il fait argent de tout et donne des séances publiques où les sportsmen sont admis à l'honneur de le voir faire quelques rounds avec ses sparring-patners. - Dans l'ovale, Jack Dempsey à ses débuts.

mettre le champion en piteux état, mais il saigna de la bouche. Il eut la loyauté de ne pas m'écraser pour se venger, mais, à partir de ce soir-là, il refusa de faire exhibition avec moi. Je ne le regrettais pas, car c'était un peu faire l'office de pantin que venir boxer en public avec ce géant : j'avais l'air d'une mouche qui chatouille un éléphant. »

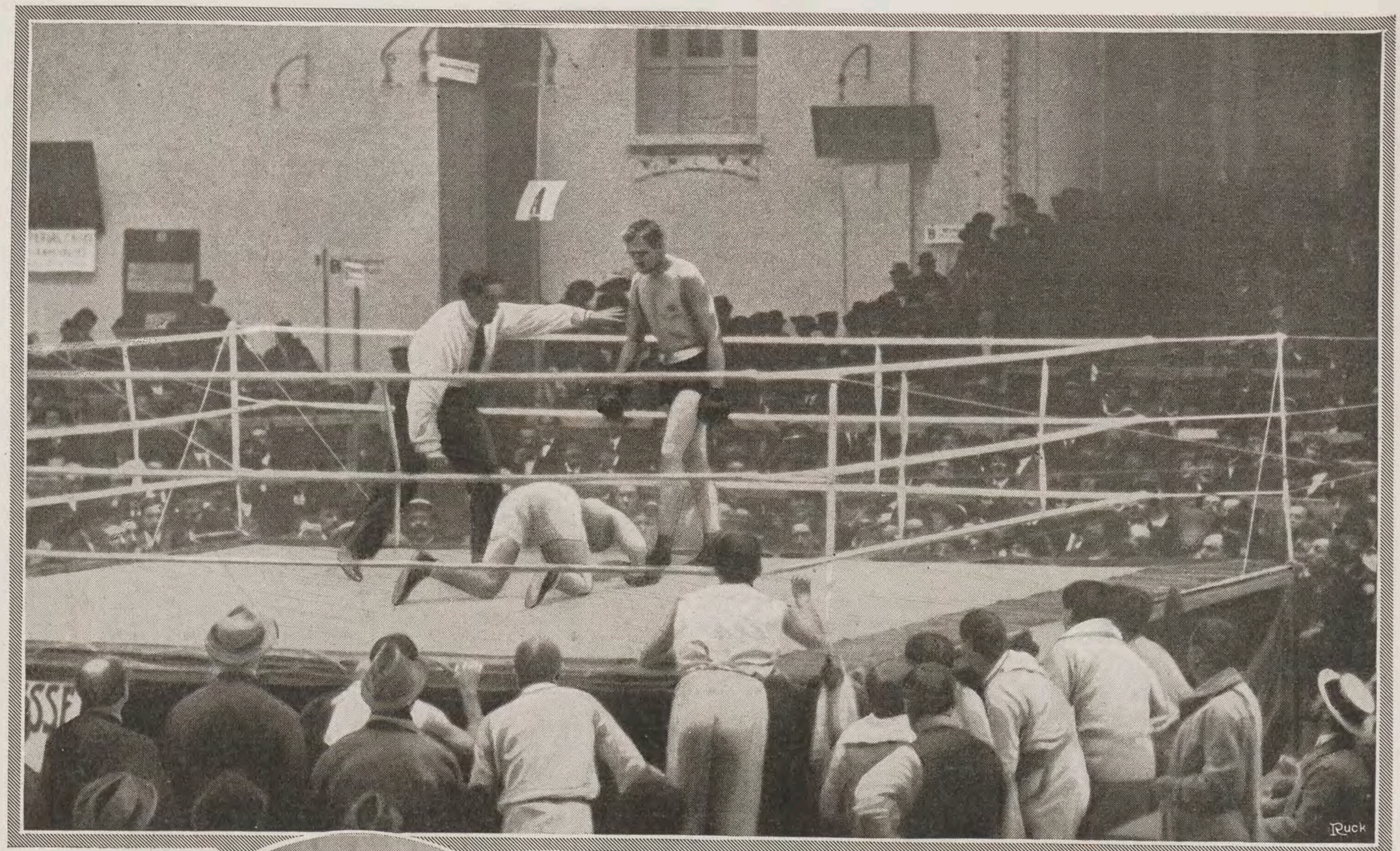
Je me demande quelle opinion peut exprimer Johnson sur Carpentier qu'il a connu poids léger, il y a onze ans ! Gunboat Smith est tout aussi bizarre : il a su, par expérience personnelle, à une époque où il avait encore de la valeur, ce qu'était le poing de notre homme. Il a rencontré par la suite Jack Dempsey : mais il n'était plus qu'une ruine du pugilisme. Il a été vaincu encore. Il accorde ses préférences à son compatriote, et ce sentiment part d'un excellent naturel. De même, Battling Levinsky que la récente défaite que lui a infligée Carpentier n'a pas suffi à convaincre.

Il est vrai que, d'ici la rencontre, ces trois Américains et tant d'autres auront l'occasion de changer plusieurs fois d'opinion. Ils ne se basent sur aucune raison technique, c'est pourquoi nous ne citons ces curieuses références que pour enregistrer un état d'âme caractéristique, sans plus.

Remarquez que si nous interrogions les pugilistes français, ils nous affirmeraient certainement que Dempsey sera sûrement vaincu. Ça fait compensation, mais non pas équilibre... car ils sont beaucoup plus nombreux, là-bas !

J'ai déjà déclaré l'année dernière que je croyais fermement à la victoire du Français en trois ou quatre reprises. Je n'ai pas changé d'avis, quoique les multiples voyages et exhibitions fournis par Carpentier depuis son retour d'Amérique jusqu'à son nouveau départ, aient été plutôt malsains pour un entraînement méthodique et de longue durée. Deux mois de préparation semblent minimes pour une partie aussi importante, mais notre représentant a tant de ressources et la valeur de Dempsey paraît si exagérée !

A notre avis, ce serait vraiment une injustice du sort si Georges Carpentier était vaincu. Lorsqu'on compare sa carrière à celle de son adversaire, on est bien forcé d'avouer qu'elle mérite davantage la consécration suprême. Pour le Français, ce serait le couronnement définitif d'une longue et admirable existence sportive, tandis que Dempsey — à moins qu'il soit un phénomène, ce dont je doute — qui débute en 1915 et devient titulaire du titre de



G. CARPENTIER, CHAMPION D'EUROPE POIDS LOURDS
C'est en 1912, à Gand, que Georges Carpentier devint champion d'Europe des poids lourds en mettant knock-out Bombardier Wells, à la 4e reprise. Notre cliché montre le Français à terre.

GEORGES CARPENTIER ET SA FILLE
Georges Carpentier, malgré ses incessants voyages, est l'homme du foyer par excellence. Bon fils, bon mari et bon père, tel est notre champion national. A ce point de vue, Dempsey est déjà battu !

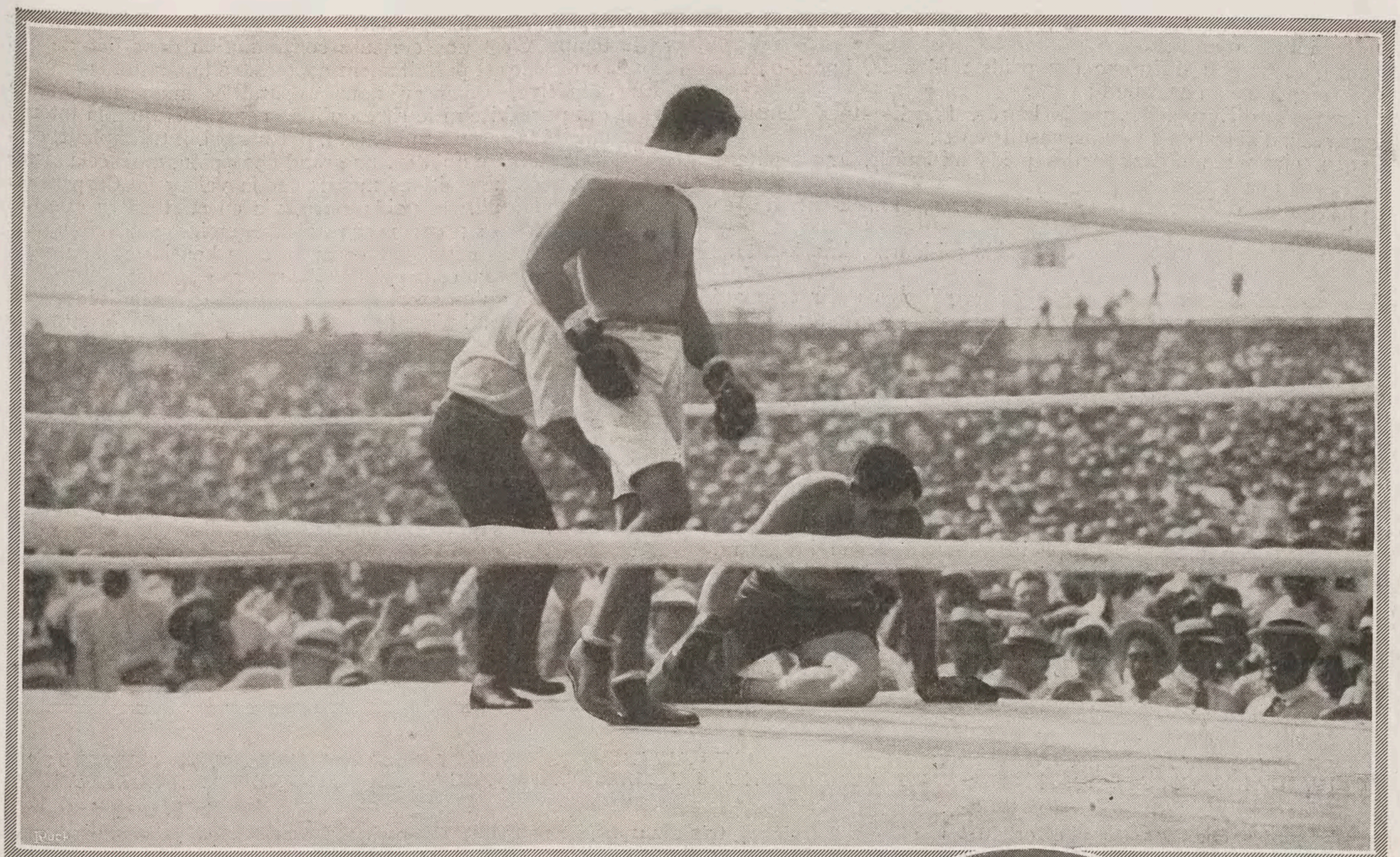
champion du monde en 1919, a bénéficié d'une chance inqualifiable. Carpentier s'est fait petit à petit, patiemment, alors que son adversaire est sorti soudain du néant pour obtenir trop vite les ultimes lauriers, grâce à ce fait qu'il était resté à l'extrême arrière lorsque les autres se battaient. Avouez que ce serait à douter de la justice si un semblable champion remportait la victoire.

Mais ce sont là opinions d'ordre sentimental. Elles ne nous suffisent pas. Il nous faut des faits pour établir notre conviction. Nous allons les trouver dans le record de Jack Dempsey. Ce sont ses combats qui vont nous démontrer qu'il est loin d'être ce que ses partisans supposent et qu'il n'est nullement de la race des Corbett, Fitzsimmons et autres Jeffries. Ah ! avec des hommes de cette qualité, les chances de Carpentier nous auraient semblé bien minimes.

Jack Dempsey, avons-nous dit, a débuté en 1915. Il était l'un de ces innombrables espoirs blancs que tout organisateur rencontrait dans ses déplacements, avec le désir de découvrir l'athlète capable de reprendre le titre de champion du monde à la race noire. C'était une chasse à l'homme originale et comique qui provoqua bien des mécomptes. Dans le pays des aveugles, les borgnes sont rois. Dans la multitude de gros Américains, choisis pour leur poids plus que pour leurs facultés, Jack Dempsey s'imposa. Il apprit à boxer, alors qu'il avait vingt ans, qu'il mesurait 1 m. 80 et qu'il pesait 80 kilogrammes.

N'oublions pas que, sur ce point, il lui sera difficile de combler le handicap qui le sépare de Carpentier, virtuose du pugilisme depuis l'âge de onze ans, ayant franchi tour à tour toutes les catégories et ayant pris du poids et de la taille, sans avoir perdu les qualités d'agilité, de vitesse, de souplesse et de précision acquises lorsqu'il était poids mouche, poids coq, poids léger, mi-moyen, moyen et mi-lourd. Cette considération est extrêmement importante, car c'est elle qui fait de notre boxeur un véritable phénomène du ring. Il s'est en effet attribué tous les avantages du poids lourd, en conservant ceux des autres catégories. La nature, plus que Descamps et que Carpentier lui-même, fut la fée de ce véritable prodige.

Donc Dempsey, champion du monde, devrait, de ce fait,



JACK DEMPSEY, CHAMPION DU MONDE POIDS LOURD
Jack Dempsey s'attribua le titre de champion du monde des poids lourds, en 1919, en obligeant Jess Willard à abandonner au troisième round, après l'avoir envoyé maintes fois au sol.

avoir triomphé de tous les meilleurs hommes. Or, le meilleur, parfois ressemble de façon frappante au pire. Suivons la carrière de ce colosse, de cet épouvantail qui a prétendu ne devoir faire qu'une bouchée de son adversaire prochain et être capable de jouer avec lui comme le loup avec l'agneau. Voyons ce qu'a fait le loup !

En 1915, il fournit 27 rencontres. Il triomphe d'inconnus en quelques rounds, il bat aux points d'autres hommes de second ordre, dont Bert Kenney que Journée mit knock-out en moins d'une minute — quelle référence! —; il fait 3 matches nuls et est battu aux points en 4 reprises par Jack Downey.

En 1917, il livre 8 combats : trois de ses adversaires seulement sont connus — mais pas comme des champions : — ce sont Jim Flynn qui l'abat en 1 reprise, Gunboat Smith, sur le déclin, qu'il vainc aux points en 4 reprises, Carl Morris — désespoir blanc — qu'il bat de la même façon.

En 1918, loin des bruits de la guerre, Dempsey continue sa carrière : 20 combats du ring, les seuls qu'il admette. Il bat encore Carl Morris, disqualifié au 6e round ; il prend sa revanche sur Jim Flynn, fini, qu'il knouck-oute en 1 round, de même que Bill Brennan, que Fred Fulton, que Carl Morris. Pour Gunboat Smith, il lui faut 2 reprises et pour Battling Levinsky, 3. Aucun homme de grande valeur !

En 1919, il devient champion du monde, le 4 juillet, par sa victoire sur l'éléphantaisiste Jess Willard, qui abandonne au 3e round, alors qu'il est transformé en énorme punching-ball.

Depuis, en 1920, une victoire au 12e round, par knock-out, sur Bill Brennan, vaincu au premier, deux ans auparavant. Rappelons que Brennan fut le meilleur au début de la rencontre et que seul le manque de confiance semble l'avoir empêché de gagner. D'autre part, le résultat prouve que Bill Brennan n'ayant pas progressé au point de tenir 11 rounds de plus qu'en 1918, c'est Dempsey qui aurait décliné !

Tel est le champion que va rencontrer notre Carpentier national. Je ne rappellerai pas tous les combats de celui-ci. Je me contenterai de signaler ses victoires les plus officielles, c'est-à-dire ses championnats d'Europe et du monde :

1911, champion d'Europe des poids mi-moyens, obligeant Young Josephs à abandonner au 10e round ;

JACK DEMPSEY EN FAMILLE !
Jack Dempsey eut quelques démêlés dans son ménage... et même avec la justice. Il divorça, et sa femme aida aux poursuites entreprises contre son mari pour "embusquage" pendant la guerre.

1912, champion d'Europe des poids moyens, knock-outant Jim Sullivan au 2e round ;

1913, champion d'Europe des poids mi-lourds, knock-outant Bandsman Rice au 2e round ;

Champion d'Europe des poids lourds, knock-outant Bombardier Wells, d'abord en 4 rounds, ensuite en 1 ;

1919, champion d'Europe des poids mi-lourds, knock-outant Dick Smith en 8 rounds ;

Champion d'Europe des poids lourds, knock-outant Joe Beckett en 1 round ;

1920, champion du monde des poids mi-lourds, knock-outant Battling Levinsky en 4 rounds.

Ne semble-t-il pas logique d'affirmer qu'après avoir comparé les deux carrières, la stricte justice nous amène à ajouter, comme l'aurait fait Mme de Thèbes :

« 1921, champion du monde toutes catégories, knock-outant Jack Dempsey en 3 ou 4 rounds. »

Enfin, alors que nous chantons les victoires rapides de Carpentier, nous devons reprocher à Dempsey les siennes, obtenues le plus souvent en 1 ou 2 reprises. Le Français sait en quoi consistent les longs combats. Il en a fourni de nombreux. Il peut soutenir l'allure nécessaire. Tandis que l'Américain, habitué à se débarrasser rapidement de ses médiocres rivaux, n'aura sans doute aucune notion sur la conduite du match, le jour où un homme lui résistera. Et Carpentier fera mieux que lui résister. Dempsey sera déconcerté, dépaysé, à moins que notre champion ne lui en donne même pas le temps. C'est une curieuse contradiction dans l'étude des records, mais elle est parfaitement conforme à la réalité.

En définitive, Dempsey nous apparaît comme un homme surfait qui ne mérite ni le titre qu'il a gagné ainsi qu'à la loterie, ni la publicité faite sur son nom. Si, par hasard, il triomphait, cela ne voudrait pas dire qu'il est un grand champion, mais cela signifierait que nous nous étions mépris sur la valeur de Carpentier. Celui-ci, depuis qu'il est poids lourd, n'a en effet battu que des pugilistes inférieurs ; ces performances, moins méritoires que lorsqu'il était plus léger, ont cependant enthousiasmé la masse, ce qui donne raison à ceux qui ont l'horreur des foules.

La boxe n'est qu'un sport de comparaison entre individus. Tel qui brille aujourd'hui n'aurait peut-être jamais connu la notoriété contre les boxeurs de jadis. Je le crois fermement. Et c'est ainsi qu'on arrive à apprécier les sports où le seul et véritable ennemi est la montre qui, elle au moins, ne varie pas. Mais que dire de pugilistes ne montant sur le ring que tous les quinze ou vingt mois et choisissant soigneusement leur adversaire : qui nous prouve que s'ils combattaient plus souvent, ils ne trouveraient pas l'homme capable de leur ravir leur titre ? Autrefois, les champions avaient moins peur des risques. Aussi leur nom chante-t-il joyeusement à notre mémoire dès qu'on nous parle de ceux d'aujourd'hui.

Jacques Mortane.

LA COUPE DE YACHTING DE LA " VIE AU GRAND AIR "

Par E. TOULOT

LA CLASSIQUE ÉPREUVE, FONDÉE PAR LA " VIE AU GRAND AIR ", S'EST DISPUTÉE LE 5 MAI, A MEULAN, ET A OBTENU UN GRAND SUCCÈS. LA VICTOIRE EST REVENUE AU 6 MÈTRES " MISS MIE " APPARTENANT A M. CAILLEUX

L'une des épreuves les plus originales et les plus intéressantes du yachting à la voile d'avant-guerre, celle de la Coupe de la *Vie au Grand Air*, aura eu cette chance d'être des premières à revivre après la tourmente.

Fondée en 1903, la Coupe de la *Vie au Grand Air* a été reprise l'an dernier ; toutefois, en raison de ce qu'on n'avait pas encore un nombre suffisant d'équipages parfaitement entraînés, le départ se fit au mouillage, non de terre.

Or, le règlement de la Coupe exige que tous les yachts étant à l'ancre au large, toutes voiles amenées, personne n'étant à bord, les équipages partent de terre, au signal, rejoignent en canots leurs yachts respectifs, appareillent, fassent le parcours, remettent les yachts au mouillage et regagnent la rive en canot.

La Coupe revient au yacht dont l'équipage a abordé le premier après le parcours terminé.

Les concurrents concourent à égalité, c'est-à-dire sans allégeance pour différence de tonnage, l'habileté et la rapidité de manœuvre tenant lieu de handicap. C'est un concours original qui intéresse et distrait les équipages habitués aux courses classiques et uniformes ; ici, ce sont en général les plus adroits et les plus rapides qui se trouvent récompensés si la longueur du parcours a été judicieusement déterminée par le président de course.

Cette année, le Cercle de la Voile de Paris avait organisé l'épreuve de la Coupe de la *Vie au Grand Air* en appliquant sévèrement toutes les prescriptions du règlement de la Coupe. Au départ, chaque bateau avait son piquet à terre auprès duquel se tenait son équipage ; au retour, les équipiers terminaient l'épreuve en venant toucher leur piquet. Et c'était très amusant, et pour les concurrents et pour les spectateurs, l'empressement de chacun vers son piquet-but.

La flottille de course, très décimée par la guerre, n'a pas encore eu la possibilité de se reconstituer entièrement ; étant donnée l'excessive cherté actuelle des constructions navales, elle comporte des vides. Néanmoins, six racers ont pris part à l'épreuve. Plusieurs de ces racers étaient des 6 mètres de la Jauge Internationale, instruments perfectionnés pour lesquels il faut maintenant payer une cinquantaine de milliers de francs à un constructeur.

Dans une épreuve comme celle de la *Vie au Grand Air*, le plus intéressant est le départ et l'arrivée; à ces deux points extrêmes, la lutte est plutôt entre les équipages qu'entre les bateaux.

Par exemple, au commencement, nous constatons que c'est l'équipage de *Mado* qui est le premier à son bord, que c'est *Miss Mie* le premier appareillé, mais, qu'en fin de compte, *Mado* fait route un peu avant ses adversaires. Au retour, après le dernier virage, d'ailleurs un peu trop haut, il s'agit de regagner son mouillage et tel qui paraît devoir être premier ou second sera peut-être troisième, suivant la position de son corps-mort. Ce qui l'a avantagé au départ est compensé par le désavantage à l'arrivée.

Le vent était faible et presque largue. Le parcours comportait un tour du petit bassin, entre Meulan et la pointe aval de l'île de Vaux.

LE YACHT " MISS MIE ", QUI SE CLASSAIT PREMIER

Le beau 6 mètres " Miss Mie ", qui appartenait avant la guerre à M. René de Knyff, est maintenant la propriété de M. Cailleux. " Miss Mie ", battant le guidon du Cercle de la Voile de Paris, faisait une jolie course et gagnait devant " Mado " et " l'Ondine ".

DÉPART DE LA COUPE DE LA " VIE AU GRAND AIR "

La course, qui comportait un tour du petit bassin entre Meulan et la pointe aval de l'île de Vaux, fut des plus disputée. Au début, le yacht " Mado " prenait la tête, mais " Miss Mie " prenait l'avantage et terminait l'épreuve bon premier, battant de peu " Mado ".

Le premier en fin d'épreuve fut *Miss Mie*, le beau 6 mètres de M. Cailleux, qui appartint, avant la guerre, à M. René de Knyff, le sportsman bien connu. M. Cailleux est yachtsman de père en fils. *Miss Mie* avait très bien marché et son équipage s'était parfaitement débrouillé.

Miss Mie était serré de près par le 6 mètres *Mado*, à M. Landouzy, lequel précédait de très peu l'*Ondine*, à M. Houyvet, secrétaire des courses du C. V. P. Puis, venait à très courte distance, *Normand*, à M. de la Fresnais. La norvégienne de M. Laverne fermait la marche. Que pouvait-elle contre ses puissants concurrents ?...

La Coupe de la *Vie au Grand Air* sera donc détenue jusqu'à l'an prochain, par le yacht *Miss Mie*, à M. Cailleux, battant le guidon du C. V. P.

Nombre de spectateurs et de spectatrices étaient venus assister à cette curieuse épreuve, et les amateurs photographes ne manquaient pas et, à chaque instant, braquaient leurs appareils vers les coureurs ou du côté de ceux qui les observaient.

Ce fut une très belle journée qui a fait prendre, au C. V. P., la décision de lui donner, l'an prochain, un éclat tout à fait spécial.

E. Toulot.

LA FRANCE BAT L'ANGLETERRE EN FOOTBALL

Par Lucien GAMBLIN

Capitaine de l'équipe de France.

LUCIEN GAMBLIN, HÉROS DE LA GUERRE ET REMARQUABLE CAPITAINE DE L'ÉQUIPE DE FRANCE DE FOOTBALL, DEVIENT DES NOTRES. C'EST LUI QUI ASSURERA DÉSORMAIS NOTRE RUBRIQUE D'ASSOCIATION. IL EST DE CES PERSONNALITÉS DONT LE NOM DISPENSE DE TOUTE PRÉSENTATION

Un fait sans précédent dans les annales du football-association vient de se produire : le 5 mai 1921, au Stade Pershing, l'équipe de France a battu par 2 buts à 1 le team de l'Angleterre.

Je joue depuis plus de quinze ans au football, j'ai une vingtaine de fois représenté la France dans les matches internationaux, eh bien ! si, un jour, quelqu'un m'avait dit que je participerais à une défaite de l'équipe d'Angleterre, j'aurais pris mon interlocuteur pour un mauvais plaisant, si ce n'est plus ! Car, de tout temps, les joueurs britanniques que nous avons rencontrés ont produit sur nous une profonde impression tant par la grande valeur des équipiers que par la pureté et l'efficacité du jeu fourni.

Il n'en est plus de même, diront les grincheux qui prétendent que les amateurs anglais ont décliné. Erreur profonde, la cause de la victoire du jeudi de l'Ascension repose entièrement sur les progrès du football français, sur la façon rapide dont les joueurs exécutent les combinaisons, germées spontanément dans leur esprit, sur la qualité individuelle des footballeurs qui est supérieure à celle que possédaient leurs aînés, et aussi sur le cœur admirable, la volonté de vaincre montrés par les onze équipiers.

LES PHASES DE LA VICTOIRE

Le match par lui-même fut joué d'une façon plus que satisfaisante au point de vue football, car malgré l'âpreté de la lutte, jamais le jeu ne dégénéra. Dès le début, les Anglais forcent l'allure et tendent tout de suite à imposer leur jeu ; mais, aidée par un léger vent, l'équipe française redouble d'efforts, arrive à contenir son adversaire et, activant encore, parvient à marquer un but imparable pour le goal keeper adverse.

DEWACQUEZ AUX PRISES AVEC COLEMAN

Sur un centre venu de la gauche française, le gardien anglais a fait dévier la balle, que l'avant tricolore ne peut atteindre et qui sort en corner.

Les Britanniques se reprennent un peu, poussant à fond toutes leurs attaques, et arrivent à marquer un joli but après toute une suite de combinaisons. A partir de ce moment, l'équipe française s'aperçoit qu'elle a l'avantage de la vitesse et s'applique à forcer la défense adverse avec ses ailiers. Dewacquez et Dubly, à qui cette façon de faire convient parfaitement, se montrent alors les grands joueurs qu'ils sont, et font de fréquentes incursions dans le camp anglais où les défenseurs, quelque peu désemparés par la multiplicité et la soudaineté des attaques, se montrent alors très vulnérables. Heureusement pour les Anglais, Coleman est là.

La seconde partie du jeu fut, à la stupéfaction générale, presque entièrement à l'avantage des Français. Jouant de plus en plus vite, avec tout leur cœur, les équipiers du Coq Gaulois vinrent à bout de leurs adversaires, imposant leur méthode qui procédait presque uniquement de déplacements aux ailiers. Les demis prennent un avantage marqué sur la ligne correspondante, obligée de soutenir ses arrières. Les attaques françaises se multiplient, le but chauffe, en effet. Dubly centre à toute allure, Boyer, bien placé, reprend de volée et marque un but splendide.

Quelle joie, quel délire dans l'assistance, car l'on sent que la France ne cédera pas maintenant et qu'elle va gagner la partie !

Les Anglais, après ce but, essaient

UNE DATE DANS L'HISTOIRE DU FOOTBALL FRANÇAIS:

L'ATTAQUE ANGLAISE

Au cours d'une attaque anglaise pendant la première mi-temps, Gamblin maintient l'avant centre anglais Farnfield pour permettre à Cottenet de dégager en toute sécurité. *De gauche à droite,* Cottenet, Farnfield, Gamblin, Wise, Vanco.

LE JEU DE TÊTE DES ANGLAIS

Le demi-gauche anglais Spiller, pressé par Dewacquez, vient de dégager son camp par un coup de tête en arrière. *De gauche à droite,* Boyer, Nicolas, Dewacquez, Spiller. A remarquer ici l'interversion de place entre Boyer et Dewacquez.

L'ÉQUIPE DE FRANCE BAT CELLE D'ANGLETERRE

COTTENET SAUVE SES BUTS

Sur un shot anglais, Cottenet plonge et sauve son camp envoyant le ballon en corner. Le gardien de but français fut d'ailleurs remarquable tant au point de vue sécurité que par le style de ses arrêts. *De g. à dr.,* Jourda, Wise et Cottenet.

UN DÉGAGEMENT DE HUGHES

Les demis français furent excellents en défense. On voit ici Hughes dégager son camp par un coup de pied retourné de la meilleure facture. *De gauche à droite,* Gamblin (cap. français), Prince (cap. anglais), Vanco, Bard, Jourda, Hughes.

de réagir et pendant quelques instants font des incursions assez dangereuses dans notre camp. Mais Cottenet garde son but intact et rien ne passe.

Bientôt nos avants reprennent le commandement de la partie et il s'en faut de bien peu qu'ils n'acquièrent un nouvel avantage.

Enfin, après une nouvelle poussée rageuse de l'attaque britannique la partie se termine, la France a gagné.

J'ai vu au vestiaire les deux équipes: tous les joueurs sont épuisés, chacun a donné son maximum.

Prince, capitaine du team anglais, est venu nous voir pour féliciter l'équipe française. « Vous étiez aujourd'hui les meilleurs, nous dit-il, vous avez bien gagné. » Venant d'un tel joueur le compliment est flatteur.

TACTIQUE EMPLOYÉE PAR LES DEUX ÉQUIPES Les Anglais, comme toujours, cherchèrent à imposer un jeu à ras de terre, précis, calculé, et non exempt d'une certaine vitesse.

La balle, parvenue aux ailiers, était peu souvent recentrée, mais repassée à l'inter ou au centre avant, et toujours au ras du sol. Les demis appuyèrent ce genre d'offensive, aussi longtemps que leur équipe mena le jeu, mais, dès que nos avants les mirent à l'ouvrage, ils furent obligés de partager alternativement leurs efforts entre l'offensive et la défensive. Les attaques anglaises furent alors moins soutenues, moins pesantes pour les arrières français, et moins effectives.

Dans la défensive, les Anglais se montrèrent bons briseurs d'attaque et se dégagèrent toujours très aisément, mais les brusques déboulés de nos extrêmes les surprirent et ils se montrèrent alors moins à leur avantage.

L'équipe française a eu une méthode, une tactique, une façon de jouer qui lui était propre.

Ce fait est remarquable car, jusqu'ici, notre team représentatif manquait... de caractère. Les joueurs s'appliquaient au petit bonheur ; quelques-uns cherchant à donner au jeu une facture artistique — n'est-ce pas Bard ? D'autres voulant ardemment gagner, et emportés par leur désir, nerveux, commettaient erreur sur erreur, tout en jouant avec une bonne volonté évidente.

Le jour de l'Ascension, il n'en fut pas de même — au contraire ! L'équipe française a montré qu'elle pouvait concevoir une tactique et... l'appliquer. Dès le début, nous nous rendîmes compte que nos adversaires étaient moins vites que nous; et que, de ce fait, notre chance de victoire résidait dans notre rapidité. Maintenant le jeu à ras de terre, nous nous efforçâmes de jouer par les ailiers. Nos avants du centre, bien soutenus par les demis attiraient les défenseurs adverses et, brusquement, passaient avec précision à l'un de leurs ailiers ; ceux-ci fonçaient et centraient, ou même, passant leurs adversaires directs, se rabattaient pour « shooter » directement au but, ce qui faillit réussir à plusieurs reprises au cours de la seconde mi-temps.

Que dire sur la valeur et le mérite des joueurs composant l'équipe de France ? Ce sont tous pour moi de bons camarades ; je les connais de longue date et mon ancienneté peut, je crois, me permettre de parler d'eux.

Cottenet, Vanco, Bonnardel et Dubly furent, d'après moi, les artisans de notre victoire et ceci, autant par leur valeur que par l'emploi qu'ils en ont fait. Je m'explique :

Cottenet, il faut le dire, a surpris tout le monde, non que sa qualité soit contestée, mais parce que sa nervosité au cours des grands matches lui faisait perdre les trois quarts de sa valeur.

Dans la finale de la coupe, au cours de France-Angleterre, Cottenet nous a fait voir que l'on pouvait compter sur lui et qu'après Chayriguès il était sans aucun doute le meilleur goal-keeper français.

Vanco, souple, résistant, accrocheur au possible, a, par sa façon hardie de prendre la balle dans les pieds des avants anglais, fait avorter nombre d'attaques qui s'annonçaient des plus dangereuses. Lorsqu'il se servira également du pied gauche et du pied droit, il sera un grand joueur.

Bonnardel fut peut-être le meilleur homme de l'équipe française et certainement le demi qui produisit le travail le plus effectif et le plus complet pendant le match. Ayant à marquer un ailier de grande valeur, servi par ce maître ès football nommé Prince, il annula en grande partie et l'extrême droite adverse et l'entente de celui-ci avec son inter. Inlassable, il parvint à servir convenablement ses avants tout en jouant un rôle très efficace dans la défense de son camp.

Dubly, qui venait de faire quelques parties moyennes pour un joueur de sa classe, et qui trouvait amers les reproches que lui décochèrent quelques critiques, se réhabilita complètement et confirma ce que l'on savait de lui, c'est-à-dire qu'il est le meilleur extrême français et ceci depuis une dizaine d'années. Il se montra moins personnel que de coutume ; il sut centrer à temps et quoique son petit péché mignon soit le shoot, il sut se contenir et ne shooter qu'à bon escient.

Les autres joueurs de l'équipe me parurent moins remarquables, et ceci probablement parce qu'ils firent exactement ce que l'on attendait d'eux. Bard et Nicolas furent comme toujours deux compères s'entendant à merveille.

Le premier lança son ailier avec art et toujours d'une façon très judicieuse ; Nicolas sut passer au bon moment soit à Dewacquez, soit à Dubly ; depuis son accident de la Toussaint il est moins effectif ; je pense que quelques mois de repos lui donneront la confiance qui lui manque actuellement et que, la saison prochaine, nous le retrouverons ce qu'il était au début de cette saison, c'est-à-dire le meilleur centre avant français depuis que l'on joue au football en France. Dewacquez, quelque peu grippé, éprouva une certaine difficulté à se mettre en action. Mais, gagné par l'ambiance, il se retrouva vite et, son esprit combatif aidant, il se montra lui-même ; ses déboulés puissants, rapides, jetèrent fréquemment la panique dans la défense anglaise. Boyer fit de bons débuts dans l'équipe ; son jeu très brillant, mais trop personnel demande à être plus lié avec celui de ses partenaires, il doit faire un très bon footballeur.

Jourda, suivant son habitude, s'appliqua à servir son attaque avec le maximum de précision. Joueur consciencieux au possible, tenace, énergique, il sait ce qu'il veut faire et parvient à imposer aux avants sa manière de jouer, qui du reste est excellente. Hugues, à l'activité inlassable, fut, au début, assez indécis et ceci par suite du manque d'habitude de la place qu'il occupait, mais il arriva rapidement à maintenir l'ailier anglais, et, gagné par l'exemple de Jourda, il servit très convenablement Dewacquez. Son jeu de tête très brillant l'aida fortement à accomplir sa tâche.

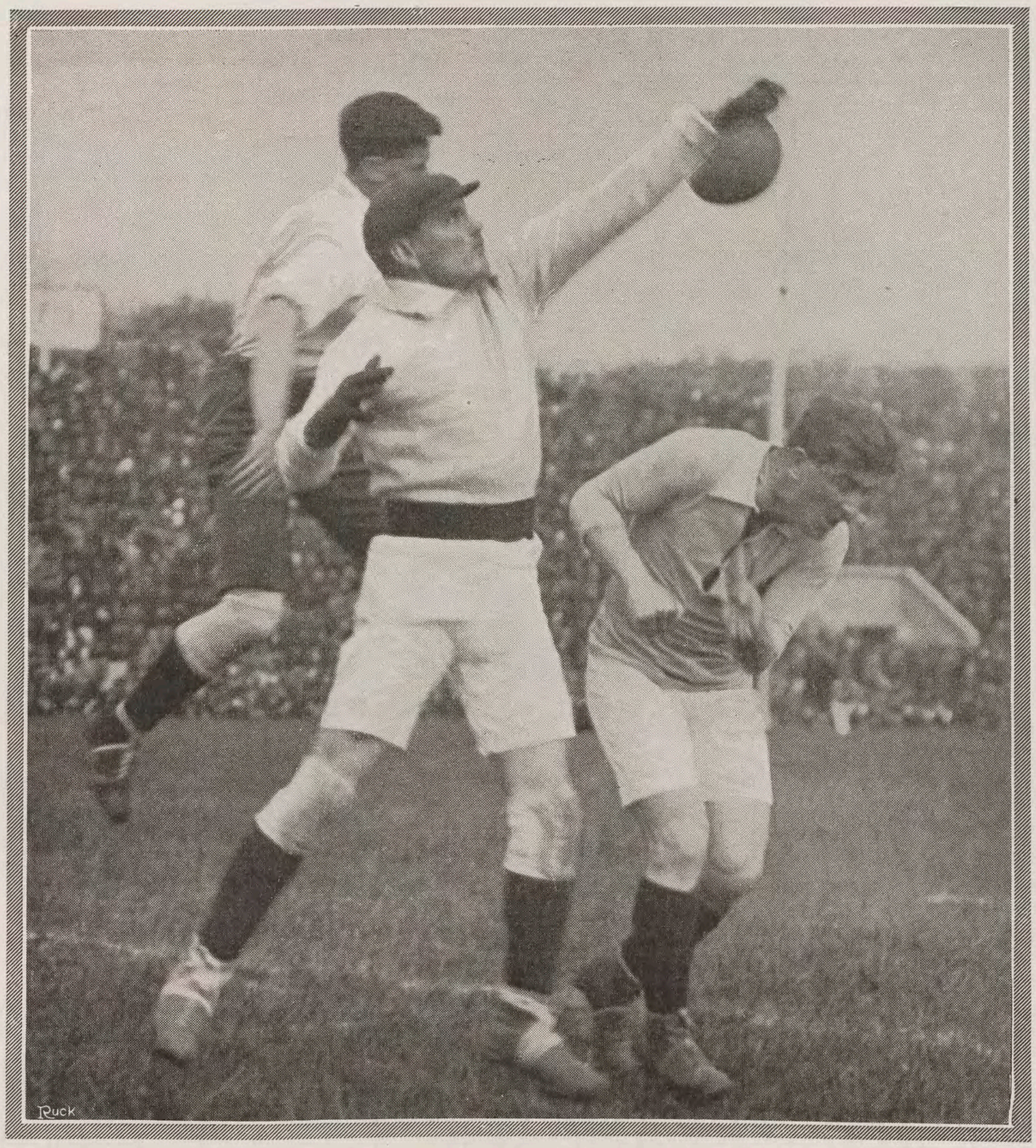
Enfin, je dois signaler la tenue correcte de l'équipe : pas un mot, pas un geste de reproche soit envers ses partenaires, soit contre ses adversaires ou l'arbitre. Je suis heureux de pouvoir faire connaître cette attitude de nos joueurs, car il n'en a pas été toujours de même.

L'arbitre conduisit la partie avec une autorité remarquable, et sa compétence, son impartialité furent très justement appréciées par tous les joueurs et peut-être aussi la majorité des spectateurs ?

En résumé, ce match fut superbe, tant par son résultat que par la façon dont il fut joué. Aura-t-il un lendemain ? Je le crois fermement.

LA DÉFENSE FRANÇAISE EN ACTION

Vanco, interceptant une passe de Cox, demi centre anglais à Wise, va dégager. Jourda s'efface pendant que Boyer marque Farnfield, l'empêchant ainsi d'intervenir. *De g. à dr.*, Bonnardel, Prince, Wise, Bard, Jourda, Vanco, Farnfield, Bpyer, Cox.



DEVANT LES BUTS FRANÇAIS

Chargé par Prince, capitaine de l'équipe d'Angleterre, Cottenet s'empare du ballon, pendant que Gamblin, capitaine du onze français, se baisse pour ne pas gêner son gardien de but.

PARIS BAT LA PROVINCE Ce match servait de bénéfice au profit de la veuve et de la fillette de Paul Faure, joueur du Racing-Club, mort des suites d'un accident, survenu au cours d'une partie entre son club et le Red de Saint-Sébastien.

Au point de vue charité, cette rencontre obtint un succès, sensible à tous, car une quinzaine de mille francs resteront à la veuve de notre camarade. Mais, au sens football, il n'en est pas de même, car c'est certainement le plus mauvais match joué, au cours de la saison, par des équipes sélectionnées.

Le jeu fut terne au possible, les combinaisons à peine ébauchées et peu suivies et, par moments, une inactivité pénible à remarquer. Les joueurs parisiens semblèrent imbus d'une telle supériorité que tout effort leur paraissait inutile.

En l'occurrence, s'ils sortirent victorieux par 2 buts à 0, ils ne méritèrent pas plus de gagner que leurs adversaires de perdre.

L'équipe représentant la province réunissait des joueurs des quatre coins de la France ; plusieurs se connaissaient un peu, mais l'ensemble était si disparate qu'aucune cohésion ne pouvait exister.

Au point de vue individualité, rien de nouveau à signaler, aucun joueur inconnu ne s'imposa à l'attention de nos sélectionneurs. Dubly lui-même fut quelconque, et je n'ai pas vu à part lui lesquels de ses coéquipiers pourraient être appelés à tenir une place dans notre équipe nationale. Le charme de France-Angleterre ne fut pas rompu, mais la déception était grande chez les assistants de cette partie... fatiguée.

Et puis ce match de sélection s'imposait-il, son but charitable mis à part, en cette fin de saison où tous les matches internationaux sont terminés ? La saison prochaine d'autres joueurs se révéleront peut-être, il faut du reste le souhaiter ; alors ceux que nous avons vus, le 8 mai, seront, en partie, à revoir, d'où inutilité de les faire venir à Paris en ce moment, ce qui ne fait qu'augmenter les frais de la réunion au détriment du bénéfice.

Un match Paris-Nord (revanche de celui du 27 mars) aurait eu plus de succès, l'attrait eût été plus grand et les dépenses moins élevées. Mais nos pouvoirs dirigeants n'en ont pas jugé ainsi. Alors !

LES PROFESSIONNELS ANGLAIS A PARIS Le tournoi de l'Olympique a obtenu un franc succès, et c'est tant mieux, car l'effort tenté en la circonstance méritait d'être reconnu par le public qui, par sa présence, assure la réussite de nos réunions sportives.

En tant que sport, les rencontres eurent des résultats qui ne s'accordent pas avec la qualité des adversaires en présence. La raison de cette anomalie est que les équipes anglaises s'appliquèrent à nous faire une démonstration technique plutôt qu'à obtenir un résultat sensible, et mérité par leur supériorité.

Ce qu'il faut retenir des parties jouées, au cours du tournoi, par les équipes professionnelles anglaises Huddersfield Town et Clapton Orient, c'est la façon aisée, naturelle, avec laquelle tous les joueurs manient le ballon ; quelle que soit la force de celui-ci lorsqu'il parvient à l'un des équipiers, il est maîtrisé aussitôt et d'une façon si simple, si nette, qu'au spectateur rien ne paraît plus facile. A ce point de vue, les joueurs anglais se montrèrent de loin supérieurs aux footballeurs de notre pays.

En tant que jeu d'équipe, nous sommes encore très loin d'atteindre la perfection montrée par les deux teams britanniques, surtout par Huddersfield. Pas de trou dans ces équipes qui se mettent en marche automatiquement, aucun joueur ne semble un point faible, l'uniformité la plus absolue est de règle, et c'est bien juste si l'on remarque la classe supérieure et exceptionnelle d'un artiste comme Stéphenson, l'inter gauche d'Huddersfield, véritable virtuose du football.

Par contre, cette façon de jouer manque un peu d'attrait, rien n'est laissé à l'imprévu, tout est calculé et paraît machinal. Les joueurs eux-mêmes n'ont pas l'air de se distraire et, en fait, *ils travaillent.*

Jamais nous ne jouerons au football comme ces gens-là, notre tempérament s'y oppose, heureusement ; mais avec nos qualités naturelles, ardeur, esprit vif, à-propos, conception rapide, nous pourrons lutter avec les grandes équipes anglaises. Pas dès demain évidemment, mais lorsque l'entraînement existera réellement et qu'il sera suivi par nos joueurs.

Lucien GAMBLIN.

LA COUPE FEMINA DE GOLF

LES LAURÉATES DE L'ÉPREUVE

La Coupe Femina de Golf, créée par notre directeur pour une épreuve annuelle, réservée aux joueuses françaises, s'est disputée le 24 mai, à la Boulie. Vingt-deux dames prirent part à cette épreuve. M^lle^ Pauline de Bellet, qui avait déjà gagné l'an dernier avec le score de 78, a renouvelé sa victoire et a triomphé en terminant avec 87. M^me^ Descorps était seconde, M^me^ Lazouet troisième et M^me^ Marcot quatrième. *De gauche à droite,* M^lle^ Pauline de Bellet et M^me^ Lazouet, M^me^ Descorps, M^me^ Marcot.

L'ESCRIME FRANÇAISE ET L'ESCRIME ITALIENNE A TRAVERS LE MONDE

Par Joë BRIDGE

LA FRANCE, QUI EST L'UNE DES NATIONS OU SE PRATIQUE LA PLUS BELLE DES ESCRIMES, NE DOIT RIEN NÉGLIGER POUR LA FAIRE APPRÉCIER A L'ÉTRANGER... OU LA CONCURRENCE EST ACTIVE.

Les conséquences de l'échec des équipes françaises d'escrime aux récents Jeux Olympiques auraient pu être désastreuses si les Italiens avaient su profiter de leur triple et magnifique victoire. Heureusement pour nous, la Fédération italienne d'escrime n'a pas encore pu réaliser l'unité indispensable, ni l'accord nécessaire entre ses membres... et les perpétuelles discordes qui s'élèvent entre les professeurs et les amateurs transalpins, d'un côté, entre les différentes écoles et les grands centres d'escrime qui se jalousent, de l'autre, ont empêché, miraculeusement, nos éternels rivaux de s'assurer, de par le monde, l'avantage qu'ils auraient pu et qu'ils auraient dû retirer de leurs succès ! Il faut reconnaître aussi que le poids de la victoire d'Armand Massard, dans le tournoi individuel d'épée, et le très beau classement de Lippmann, Buchard et de nos autres représentants, dans la finale de cette même épreuve, contribuèrent, pour une large part, à racheter notre défaite inattendue aux autres armes.

Nedo Nadi tira de ses admirables performances d'Anvers tout le bénéfice moral qu'une telle victoire méritait. Ce fut, pour lui, comme pour notre Massard, le couronnement d'une éblouissante carrière. Fils du maître Beppe Nadi, qui le forma tout entier, comme d'ailleurs son frère Aldo Nadi, Nedo croisa le fer avec tous les plus grands champions du monde. De Gênes à Milan, de Venise à Rome, de Palerme à Turin, cet admirable athlète couvrit de gloire, comme Pini, l'école livournaise. Paris, Londres, Monte-Carlo, Bruxelles, Vienne, Budapest, San-Sébastien, Nice et Lyon furent le théâtre de ses principaux exploits. Rien ne manquant plus à sa gloire d'amateur, Nedo Nadi s'est enfin résolu à jeter sa blanche hermine aux orties du professionalisme... ou, tout au moins, du professorat... Le grand Pini vient de l'emmener à Buenos-Ayres, où Nedo le remplacera à la tête du Jockey-Club, et l'Escrime italienne continuera donc à briller de tous ses feux en Amérique du Sud, où Lucien Mérignac, avant de reprendre sa place parmi nous, fit, de son côté, une si belle et si profitable propagande pour l'Escrime française !

A part l'effort de Véga au Portugal, qui fit éclore là-bas une admirable pépinière de jeunes escrimeurs, dont les succès, dans tous les tournois d'Europe, depuis la guerre, sont probants (et l'escrime au sabre naturellement mise à part, puisqu'il est dit que nous abandonnons de plus en plus, faute de grands maîtres, cette arme si magnifiquement française), on peut dire que l'inlassable activité de nos professeurs de fleuret et d'épée a su maintenir à l'Étranger le prestige de notre école.

Tandis que Gallet, à Gand, réédite à la Confrérie royale et chevalière les admirables leçons de son maître, le grand Mérignac, Hubert et Merloz affirment à Stockholm la supériorité des armes françaises... Les efforts et la science consommée de Bouillet, aidé par de grands sportsmen, qui sont aussi de grands amis de la France, les Van Rossem, les de Jong et les Wynoldi Daniels ont créé à Utrecht un centre magnifique d'activité dont notre sport national profite...

A Bucarest, c'est Lachèvre qui, de toute sa foi profonde, travaille pour nous et réussit, avec l'aide de notre ami Césiano, un Roumain si délicieusement français de cœur et de tempérament, et à qui nous devons tout là-bas !

A Christiania, André Drevon lutte pour notre cause avec sa plume autant qu'avec son fleuret. Son dernier livre sur l'*Escrime française*, en langue norvégienne, lui valut une médaille de notre Fédération nationale.

Au Caire, Salon fait école, et les élèves qu'il nous envoie, chaque année, prouvent l'excellence de ses leçons.

A Londres, la Salle Bertrand, fondée en 1851, transmet de père en fils les plus nobles

L'ESCRIME ET LA PROPAGANDE A L'ÉTRANGER

Voici, réunis à la salle d'armes du Jockey-Club de Buenos-Ayres, de nombreux escrimeurs, qui ont apprécié les efforts fournis par les escrimeurs français à l'Étranger. Au milieu du groupe, le célèbre escrimeur italien, le chevalier Pini. Dans les médaillons, les professeurs qui, à l'Étranger, fournissent une utile propagande pour le bon renom de leur méthode nationale. 1. Le champion italien, Nedo Nadi ; 2. Le maître français Gallet, qui professe à Gand; 3. Cabijos, Français, professeur à New-York ; 4. Drevon, Français, professeur à Christiania ; 5. L'Italien Aldo Nadi ; 6. Merloz, Français, professeur à Stockholm.

traditions de notre belle escrime ! Après Napoléon III, le prince impérial, les jeunes princesses de Galles, toute la fine fleur de la « gentry » anglaise et les plus grands noms du théâtre et des lettres de nos deux pays défilèrent dans la salle de Warwick Street : Charles Dickens, Thackeray, Carpeaux, Gounod, Sir Henry Irving, Sir Herbert Beernohm Tree, et bien d'autres, plastronnèrent tour à tour là-bas. Après la guerre, Félix Bertrand, aidé de ses deux fils Léon et Philippe, l'un élève de Rouleau, l'autre de Verbrugge d'Anvers, agrandit sa salle et vint occuper le local princier du Sword Club, où il professe actuellement.

Mais parmi tous ces champions de l'idée française, le plus curieux, assurément, est le maître Cabijos, qui a su merveilleusement comprendre la psychologie des sportsmen américains et qui professe à New-York, où il est installé maintenant, après avoir ferraillé à travers le monde entier, puisqu'il fit la guerre comme matelot sur le *Jurien de la Gravière* et eut l'audace heureuse d'y installer une salle d'armes, qui conquit une légitime et légendaire réputation dans la marine française...

Après avoir tiré à Paris chez Gentil, chez Bouché, chez Baudat et chez Baudry, dont l'intelligence pratique de l'escrime fut pour lui une révélation, Cabijos, dont l'amour de l'escrime touche au fanatisme, eut tôt fait de comprendre la seule méthode susceptible d'attirer à notre sport des armes les Yankees positifs, affairés et accoutumés aux seuls efforts athlétiques... Il eut l'audace d'oser rompre avec nos méthodes actuelles, et il est amusant de constater que ce novateur dut, pour la bonne cause, rétrograder de plusieurs siècles pour arriver à séduire le sens pratique de ses élèves et les apprivoiser petit à petit, si l'on peut dire, pour leur faire admettre ensuite une technique plus austère et une pratique plus moderne des armes.

Cabijos vient de faire en Amérique des matches d'épée au cours desquels il se sert de la dague avec la main gauche... Il obtint un succès fou, et sa réputation ne tarda pas à s'affirmer, comme c'était logique, pour qui connaît l'âme américaine !

La Fédération nationale s'est émue à tort des exhibitions de Cabijos dans un music-hall new-yorkais. C'était, pour notre ami, la seule manière de faire une utile propagande, et pour notre sport, et pour l'idée française, qui a tant besoin d'être soutenue, comme l'a dit le général Nivelle lui-même.

La Fédération nationale se doit de reconnaître le rude et probe effort de Cabijos. Loin d'avoir l'air de l'ignorer, il faut qu'elle le soutienne et qu'elle l'encourage. Ce sera un geste de bonne politique, que tous ceux qui connaissent la belle nature, droite et hardie, de notre aventureux compatriote sauront apprécier et applaudir.

Jcë Bridge.

Que voulez-vous savoir ?

Les consultations gratuites, réservées à nos lecteurs seront insérées dans la Vie au Grand Air, *et paraîtront dans l'ordre de leur réception, sans garantie de délai. Prière de poser chaque question sur une feuille séparée lorsqu'il s'agit de sports différents. Joindre 2 francs avec la bande d'abonnement ou 5 francs, si on n'est pas abonné, pour réponse par lettre. Il ne sera pas tenu compte des demandes de renseignements faites sous une autre forme et les adresses demandées seront données exclusivement par lettre. Les questions posées doivent être d'ordre absolument sportif et présenter un caractère purement encyclopédique.*

Comment reparer un moteur qui cliquette ?

Giraut, Amiens. — Si votre moteur. cliquette, c'est-à-dire fait entendre un bruit de grenaille secouée dans une bouteille, cela provient soit d'un excès d'avance, soit d'une culasse encrassée. Si le cliquetis est d'apparition relativement récente, c'est l'encrassement de la culasse qu'il faut incriminer.

Il est facile de décrasser les culasses au moyen d'oxygène : pour réaliser cette opération, on enlève les bouchons de soupapes après avoir fait tourner le moteur quelque temps pour le réchauffer. On amène le piston des cylindres 1 et 4 au point mort haut. On place ensuite dans le cylindre un petit morceau de mèche à briquet enflammée, et on souffle de l'oxygène provenant d'une bouteille d'oxygène comprimé au moyen d'un petit tube en cuivre assujetti à l'extrémité d'un tube en caoutchouc.

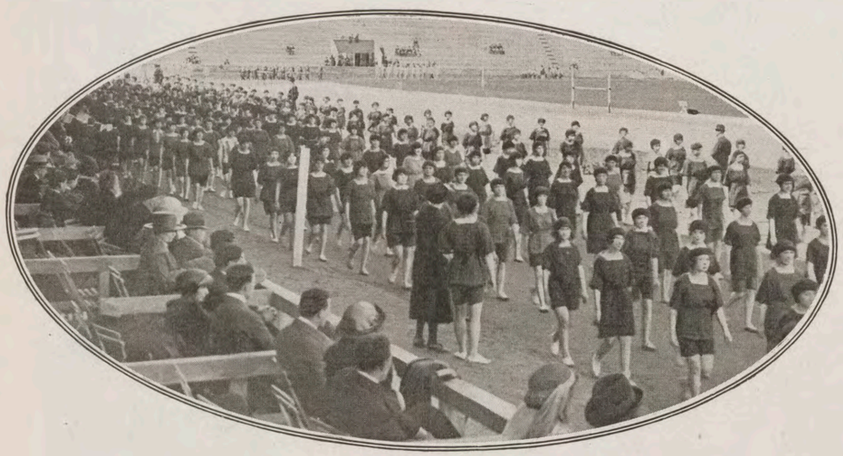
La crasse brûle avec quelques étincelles sous l'action du jet d'oxygène, et le cylindre se trouve bientôt complètement noyé.

Il n'y a plus qu'à répéter la même opération dans le cylindre n° 4 puis, après avoir fait faire un demi-tour au vilebrequin du moteur dans les cylindres 2 et 3.

Normalement, il faut pratiquer ce décrassage des culasses environ tous les trois ou quatre mille kilomètres.

L'emploi d'un détendeur sur la bouteille d'oxygène n'est nullement indispensable : on règle la vitesse du courant de gaz en ouvrant plus ou moins le robinet à pointeau du bouchon.

LA GRANDE FÊTE FÉMI



LE SPORT FÉMININ QUI A DÉJA CONQUIS LES FOULES A REMPORTÉ UN NOUVEAU SUCCÈS LE 8 MAI, AU COURS DE LA FÊTE FÉMININE DU PRINTEMPS ORGANISÉE PAR LA F. S. F. S. F., AU STADE PERSHING. PLUS DE 10.000 PERSONNES ASSISTÈRENT A CETTE DÉMONSTRATION DE SPORT ET DE GRACE FÉMININE, DÉMONSTRATION A LAQUELLE PARTICIPÈRENT PRÈS DE 1.500 SPORTIVES DE PARIS ET DE PROVINCE. NULLE MANIFESTATION DE PROPAGANDE NE POUVAIT MIEUX SERVIR LA CAUSE FÉMININE.

Le dimanche 19 juin, au Stade Elisabeth, sera disputé le concours de la Sportive Française Idéale, organisé par la "Vie au Grand Air", pour l'attribution du prix offert par M. Basil Zagharof. Les meilleurs athlètes féminines sont engagées dans cette compétition. La réunion sera complétée par une démonstration des diverses méthodes de gymnastique harmonique et de danses rythmiques, qui seront présentées par Mme Irène Popard, Mlle Jeanne Ronsay et M. Payssé. Ce sera la fête de la grâce et de la beauté.

NINE DU PRINTEMPS

LES EXERCICES ATHLÉTIQUES ET LES DANSES RYTHMIQUES CONNURENT TOUR A TOUR LES APPLAUDISSEMENTS DE LA FOULE. VOICI EN HAUT, à gauche: *FEMINA-SPORTS PASSANT DEVANT LES TRIBUNES AU COURS DU DÉFILÉ.* — A droite: *L'EXHIBITION DES ENFANTS DE L'ÉCOLE ALBA.* — *EN BAS,* à gauche: *LE SAUT DU CHEVAL D'ARÇON, PAR "EN AVANT".* — A droite: *L'ARRIVÉE DE Mlle BRÉARD DANS LE 1.000 MÈTRES.* — *AU MILIEU: LES SOCIÉTAIRES DE FEMINA-SPORT DANS UNE DES VALSES DE SCHUBERT.*

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TENNIS

Par Mlle Suzanne LENGLEN

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TENNIS ONT VALU UN TRIPLE TRIOMPHE A Mlle SUZANNE LENGLEN ET ONT RÉVÉLÉ UN JOUEUR PROVINCIAL, SAMAZEUILH, QUI A CONQUIS LE TITRE EN SIMPLE

Les championnats de France nous ont montré que la province était de taille à rivaliser avec Paris. On avait cru, pendant trop longtemps, que pour bien jouer, il fallait habiter la capitale. La victoire de mon camarade Samazeuilh dans le championnat simple hommes prouve que, dans toute la France, des sportsmen travaillent, s'entraînent et savent arriver en forme au moment nécessaire.

Qui aurait pu supposer, avant la finale, que Gobert serait battu par le joueur bordelais ? Or, mon père ne s'y trompa point. Dès le début du tournoi, il avait eu confiance dans le nouveau champion. Gobert est toujours, par instants, l'athlète fulgurant, prodigieux, mais il ne l'est pas avec régularité. A l'instant où la victoire semble ne pas pouvoir lui échapper, une faute que ne commettrait pas un joueur moyen lui enlève tout droit au succès. C'est un virtuose, certes, mais son inégalité le rend très dangereux pour ses partenaires. Et puis, se prépare-t-il avec le soin convenable ? Le tennis ne semble plus l'occuper comme jadis. Il vit sur la vitesse acquise, mais ses occupations l'empêchent de se consacrer à son art avec la véritable piété nécessaire. Dans les championnats, il se présente nerveux, sans entrain. On sent qu'il songe à la retraite. Et nous ne pouvons que le regretter, car il aurait pu encore valoir de beaux succès à nos couleurs.

Jean Samazeuilh, au contraire, est l'homme qui vient, celui qui a la foi et qui ne craint pas la lutte. « Pourquoi ne gagnerais-je pas ? semble-t-il dire. » Cette espérance en la victoire, cette confiance en soi donnent un ressort important au moment où on affronte la lutte. Combien d'athlètes de grande valeur ai-je vu battre, parce qu'ils doutaient d'eux-mêmes. Le moral est l'âme du triomphe !

Le Bordelais ne se laissa pas intimider par la grosse partie qu'il allait jouer. Il vint comme s'il s'agissait d'un match d'entraînement. Il ne chercha pas les coups qui arrachent des exclamations d'admiration, il était là pour gagner des jeux. Il s'attribua, dès le début, la direction des opérations. Le premier set se termina à son avantage par 6 jeux à 3. Le jugement était alors rendu, peut-on dire. Sa confiance augmenta, il comprit qu'il pouvait triompher. Gobert, au contraire, devint plus nerveux, s'apercevant un peu tard que le Midi sait... bouger. Le second set fut encore plus facilement enlevé par Samazeuilh avec 6/3 encore. Et nous assistâmes à un de ces réveils prodigieux de Gobert : 2/6 ! Le Bordelais allait-il perdre, était-il surmené, avait-il une défaillance ? Déjà les partisans du détenteur du titre reprenaient espoir. Ils pensaient que le prétendant avait jeté tout son feu et qu'il allait être obligé de s'incliner. C'était ne pas le connaître : il remonta pied à pied, lutta désespérément et finit, non sans avoir été mis en danger, avec 7 jeux à 5. Il était champion de France et son exemple doit encourager les jeunes qui avaient jusqu'ici une admiration telle pour les joueurs de Paris qu'ils étaient presque battus d'avance quand ils les affrontaient.

Je dois ajouter que Samazeuilh, sans doute surentraîné, ne tint pas dans les championnats du monde ce qu'on attendait de lui. Les championnats de France étaient à peine terminés et avaient imposé un lourd travail. C'était trop !

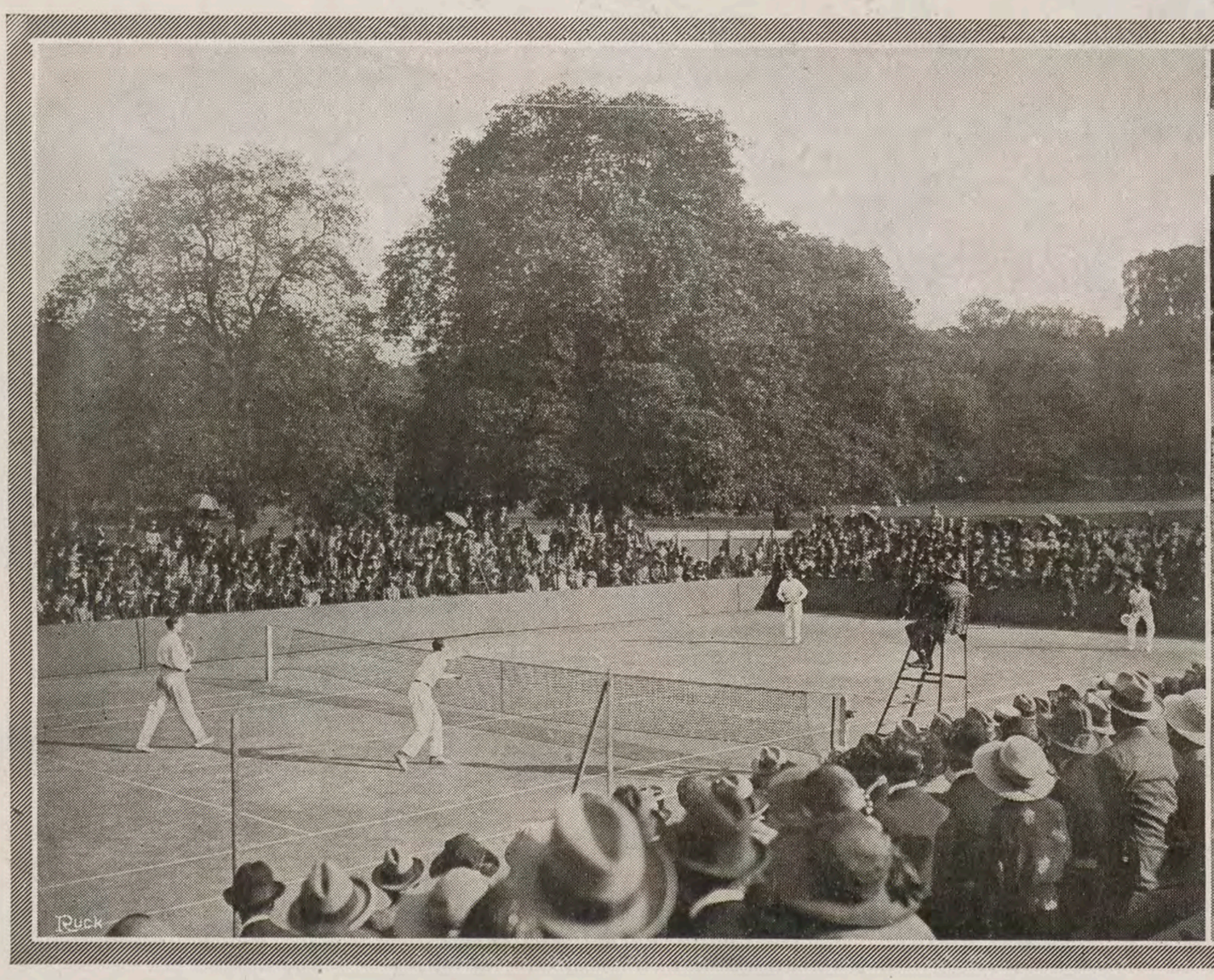
Le championnat double hommes mit aux prises les détenteurs du titre, Max Decugis et Germot, toujours sur la brèche, et la paire Gobert-Laurentz. Ces derniers triomphèrent, non sans lutte, par 7/5, 6/3, 6/2. Admirons les vétérans Max Decugis et Germot qui ne semblent pas vieillir. Leur exemple doit être cité : on rencontre rarement autant d'esprit sportif.

J'ai eu la joie de remporter les trois championnats auxquels je prenais part. Le lecteur n'attend pas de moi une appréciation sur les matches que je disputai. Dans la finale du simple dames, Mme Golding déclara forfait. Certains ont mal interprété son geste. Cette très remarquable joueuse ne voulut pas décliner la lutte. Elle agit ainsi, non pour une question sportive, mais par convenance personnelle. Ceux qui sont au courant ne peuvent lui donner tort. Elle tint à donner une leçon à certains qui avaient manqué d'urbanité à son égard : eut-elle tort ?

Dans le double mixte, mon partenaire Brugnon et moi triomphions de Mme Billout et de Decugis, par 6/4, 6/1. Max Decugis qui fut si souvent mon compagnon de lutte, fit une très remarquable partie, ainsi que Mme Billout, au jeu élégant et puissant. Enfin dans le double dames, Mme Pigneron fit un match splendide, répondant avec maîtrise à tous les assauts de la redoutable coalition formée par ces excellentes joueuses, Mme Billout et Mlle Devé. La victoire nous revint par 6/2 et 6/1.

Je terminerai en remerciant le public de l'accueil qu'il voulut bien me réserver et en félicitant les provinciaux des grands progrès qu'ils ont accomplis en ces dernières années : outre le Bordelais Samazeuilh, nous avons enregistré dans les critériums de France les victoires du Lyonnais Cochet, des frères Borotra, de Bayonne, du Toulousain Géraud. Le tennis devient un jeu national. La valeur de ceux qui le pratiquent ne pourra qu'y gagner.

Suzanne Lenglen.



LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DOUBLE MESSIEURS

Dans le challenge round double, Gobert-Laurentz battaient Decugis-Germot, par 6/3, 7/5 et 6/4. La finale du challenge round simple permit au joueur bordelais, Jean Samazeuilh, de remporter la victoire sur le tenant du titre, Gobert, par 6/3, 6/3, 2/6 et 7/5,

JEAN SAMAZEUILH

Le nouveau champion de France causa une profonde surprise en triomphant de Gobert, prouvant ainsi les progrès des joueurs provinciaux.

LES GRANDES ENQUÊTES DE LA "VIE AU GRAND AIR" (1)

Comment je suis venu au Sport

Nous continuons notre consultation auprès des grands champions, au sujet de la façon dont ils se sont intéressés au sport. Dans nos précédents numéros, nous avons publié les réponses de Clément Ader, Georges Carpentier, Mlle Suzanne Lenglen, Lucien Gaudin, Marcel Berthet, Léon de Nys, Bonnardel, Charlemont, Géo André, Georges Pouilley, Mlle Suzanne Liébrard, Gabriel Poulain, André Boillot, Robert Caste, Oscar Egg, Vignaud, Mme Irène Popard, Mlle Janiaud. On voit que toutes les célébrités ont bien voulu contribuer à notre œuvre historique du sport. Nos lecteurs constateront que la suite de la série leur fera connaître les débuts de tous les autres grands champions actuels.

LE HASARD EN EST LA CAUSE, DIT Mlle DELAPIERRE

Mlle G. Delapierre, l'une de nos plus remarquables championnes, qui fit briller nos couleurs si souvent et notamment à l'Olympiade de Monte-Carlo, est venue au sport accidentellement.

Pourquoi ai-je fait du sport ? C'est à cela qu'on me demande de répondre, comme si j'appartenais à la catégorie des êtres qui n'agissent que puissamment déterminés par quelque sérieux motif. Hélas ! j'ai fait du sport, et j'en rougis, toute humble, parce que des volontés étrangères à la mienne et le dieu du hasard ont fait naître en moi un caprice et ont travaillé à la satisfaction de ce caprice.

La rencontre fortuite, dans les couloirs de la Sorbonne, d'une amie sportive, un long bavardage explorateur comme en savent inventer les jeunes filles, et je me jetai tel un fauve, sur le nouvel aliment offert à ma curiosité : « Du sport, de la course, du saut, du Duncan... Qu'est-ce ça pouvait bien être ? »

Un dimanche matin d'octobre 1915, je franchis, pour la première fois, la barrière du stade Brancion, où évoluait « Femina-Sport », à peu près dans le même état d'esprit que celui d'un contemporain de l'an mille au dernier bal de l'Opéra.

LA PREMIÈRE ÉQUIPE FEMININE DE FOOTBALL

Cette équipe, formée en 1917, par Femina-Sport, fut la première de football. *De gauche à droite. debout :* Mlles Cadiès, Janiaud, J. Liébrard, Simone Rimbaux. Bruneau, Suz. Liébrard. *Assises :* Mlles Pons, Joly, Delapierre, Th. Brulé, Oury.

Je souris complaisamment à l'évocation du moi de ce temps-là ! Vrai fantôme de sportive bien plus occupée à se protéger contre Phébus, hâleur des teints, qu'à « baisser les records ». Ah ! si j'avais pu porter la cagoule ! Hélas, il n'a pu être ainsi, et je dus me contenter de moins bien. Les camarades, « les anciennes », en diraient long, aujourd'hui encore, sur les manches tombantes et le col montant d'une certaine blouse en tussor, et sur un certain voile « filet-front ».

Ceci, jusqu'au jour où la chrysalide perça le cocon, cocon non de soie, mais d'un enchevêtrement grossier et rude de préjugés, de traditions, d'apathie physique et mentale.

Je serais injuste et ingrate de ne pas rappeler les souvenirs d'aides précieuses que je trouvai en le « maître » et les « as » de mon club. Leurs exhortations, leurs conseils, leurs exemples « m'espoinçonnèrent » tant et si bien que, vaincue, je les suivis, fidèle et résignée, dans leur continuelle ascension.

Une année après, je pratiquai avec un égal plaisir les exercices les plus divers, gymnastique, athlétisme, cross-country et football naissants, mais, fait curieux, quoique je fisse, un vieux fond de méfiance et d'indécision me faisait craindre les risques du 83 mètres haies.

Enfin, au bout de deux années, dans un suprême effort, je franchis la dernière étape, à la remorque encore de toute la pléiade des championnes du grand club. A la tête, Mlle Liébrard brillant de son plus vif éclat. Elle me prodigua généreusement sa science et son art, sans souci d'un jour probable où je lui ferais perdre un de ses titres. Ce jour vint !

Et j'en dirais long encore ! On trouve toujours tant de plaisir à revivre un passé agréable, ne serait-il vieux que de trois ou quatre années seulement.

Mon plaisir à moi est d'autant plus vif que ce passé revécu est toute l'histoire de la conquête d'une rebelle par le sport. Il en reste encore beaucoup à conquérir de ces rebelles. Puisse toujours — c'est un vœu — le sport en triompher avec l'aide des bonnes volontés et de la bonne fortune.

G. Delapierre.

BROCCO, ADMIRATEUR DE PARIS-BREST

Maurice Brocco, notre remarquable coureur de fond, qui gagna les premiers Six Jours de New-York, en 1920, et se classa second dans la deuxième épreuve, n'eut pas de chance dans la course de Paris, quoique montrant un brio admirable et mettant une constante animation pendant les 144 heures. C'est le Paris-Brest-Paris de 1891 qui l'éveilla au sport cycliste.

Comment l'idée de faire du sport m'est-elle venue ? Tout simplement à la suite du Paris-Brest 1891 (j'avais 8 ans !). Je vis sur le *Petit Journal Illustré* de cette époque, Charles Terront. Ce fut une révélation qui me frappa l'esprit à tel point, qu'à partir de ce jour, je disais, en me frottant les mollets : « Ça c'est des jambes de champion ! » Je ne le suis pas devenu avec un grand C, mais je me défends assez bien quand même.

Pourquoi ai-je choisi ce sport ? Je l'ignore ! Peut-on discuter goûts ou couleurs ? J'ai pratiqué beaucoup d'exercices, seule la bicyclette était pour moi le sport-roi.

C'est en 1902, à Vailly-sur-Aisne, que je débutai. Je courais sur une bicyclette d'emprunt, les trois courses affichées au programme. Je les gagnais toutes les trois. Mes parents qui favorisaient... en marche arrière mon penchant pour le vélo, m'avaient déclaré que si jamais j'allais m'exhiber en maillot, je ne rentrerais pas à la maison. Voyez la perspective ! Mais, devant le résultat qu'il apprenait le lendemain, mon père venait me réveiller. Voyant les prix que j'avais installés bien en vue dans ma chambre, il me laissait faire la grasse matinée et j'avais ainsi presque gagné ma cause.

Maurice Brocco.

COMMENT GEORGET ECŒURA BOSSOUTROT

Le grand pilote du Goliath, *Bossoutrot, aurait pu devenir un champion du cyclisme au lieu de totaliser les exploits aériens, si un coureur ne lui avait pas retiré... en même temps que sa casquette, goût de la bicyclette :*

Très jeune, mon cœur balançait entre le cyclisme et le football. A treize ans, j'eus ma première bicyclette et mes parents m'interdirent le ballon rond ou ovale, parce que trop dangereux à leurs yeux. Je me consacrais entièrement au cyclisme, sans méthode, et j'espérais disputer des courses plus tard.

Je me souviens particulièrement de ma première excursion à Mantes par la traditionnelle route de Quarante-Sous, à quinze ans. Je ne revins pas par la route. J'étais trop épuisé par une allure qui me semblait folle !

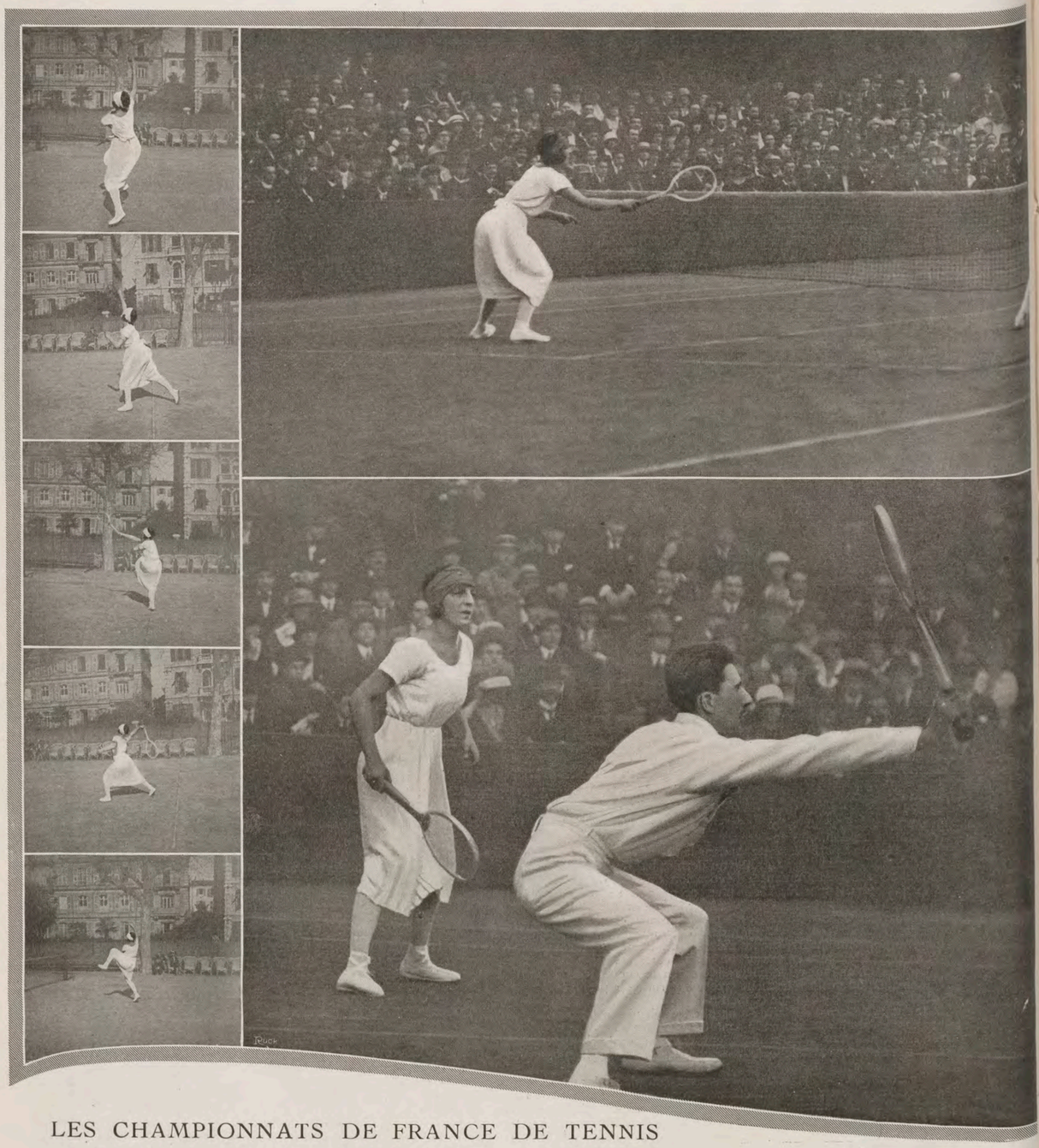
L'année suivante, j'étais près de Mantes, au passage du Tour de France, dans la foule des mille « pédards » escortant les coureurs. Je perdais bientôt ma casquette, enlevée par un entraîneur facétieux, et gagnais un peu plus loin un œil poché, au passage, par un des « rois de la route » (ô combien !) Georget, si ma mémoire est exacte.

Mon amour pour la bicyclette ne fut pas atteint, mais ma vénération pour les routiers tomba bien bas ! Cet incident me supprima toute velléité de participer aux courses cyclistes où j'aurais pu me classer honorablement ou devenir un beau tocquard.

Bossoutrot.

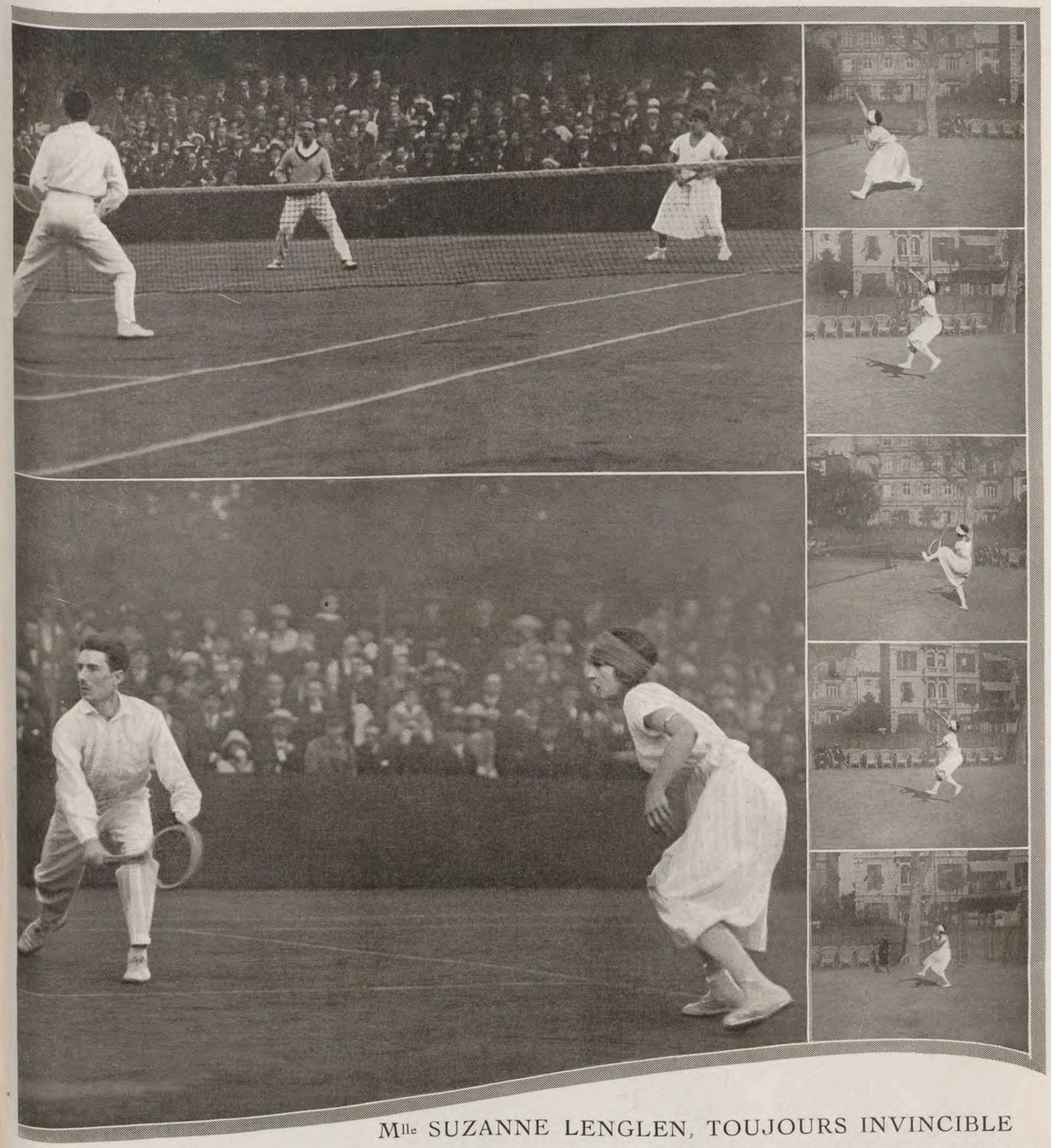
(A suivre.)

(1) Voir les nos 863, 864 et 865 de la *Vie au Grand Air*.



LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TENNIS

UNE FOIS DE PLUS, LA PRESTIGIEUSE JOUEUSE QU'EST Mlle SUZANNE LENGLEN A REMPORTÉ DE MULTIPLES SUCCÈS AU COURS DES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TENNIS. SON JEU MERVEILLEUX ENTHOUSIASMA LE PUBLIC, ET LES PARTIES QU'ELLE DUT FOURNIR FURENT CHACUNE UN RÉGAL POUR LES AMATEURS DE BEAUX EFFORTS ATHLÉTIQUES. — NOUS DONNONS ICI, EN HAUT, LA FINALE DU DOUBLE-MIXTE : Mlle LENGLEN-BRUGNON CONTRE Mme BILLOUT-DECUGIS. EN BAS ET AUTOUR DES GRANDS DOCUMENTS : QUELQUES ATTITUDES DE Mme SUZANNE LENGLEN.



Mlle SUZANNE LENGLEN, TOUJOURS INVINCIBLE

Mlle SUZANNE LENGLEN REMPORTAIT LES TROIS TITRES AUX CHAMPIONNATS DE SAINT-CLOUD. DANS LA FINALE DU SIMPLE DAMES, LA CHAMPIONNE NATIONALE FAISAIT WALK-OVER, Mme GOLDING DÉCLARANT FORFAIT. AYANT Mme PIGUERON COMME PARTENAIRE DANS LE DOUBLE DAMES, Mlle SUZANNE LENGLEN TRIOMPHAIT DE LA PAIRE FORMÉE PAR Mme BILLOUT-BROQUEDIS-Mlle DEVÉ. ENFIN, DANS LE DOUBLE MIXTE, Mlle SUZANNE LENGLEN REMPORTAIT UN NOUVEAU SUCCÈS : EN COMPAGNIE DE BRUGNON, ELLE TRIOMPHAIT DE L'ÉQUIPE Mme BILLOUT-DECUGIS.

LES FOULÉES DES DEUX MATCHEURS

Léon de Nys, pour ses débuts de professionnel, a remporté une magnifique victoire, battant, pour le titre de champion du monde des 10 miles, l'Ecossais Mac Crae. Il couvrit les 16 kilomètres 93 du parcours en 54 m. 20 s. 2/5.

CHAMPION DU MONDE DES DIX MILES

Par Léon de NYS

Ceux qui me reprochaient de devenir professionnel m'ont félicité de ma victoire sur Mac Crae en m'affirmant que j'avais eu raison de prendre une semblable résolution. Je n'y comprends donc plus rien. Je ne demandais pas mieux que de rester amateur, mais encore eut-il été désirable que je ne fusse pas brimé. Je ne cherchais pas à bénéficier d'un régime spécial. Je voulais simplement défendre ma chance et je faisais valoir des précédents qui m'autorisaient à prendre part aux épreuves nationales. On me le refusa. J'étais bon pour les déplacements en province. Je finis par me lasser. Je songeais à quitter l'athlétisme pour le cyclisme, lorsqu'on me proposa de remplacer Vermeulen, blessé, pour le championnat du monde des 10 miles à disputer contre l'Anglais, Mac Crae. J'acceptai, je me préparai hâtivement, et, le jour de la rencontre, j'eus la douce et délicieuse joie de triompher.

Je puis affirmer que la course ne me sembla nullement difficile. Je m'attendais à plus terrible, tant on m'avait dit de bien de mon adversaire. Mac Crae est certainement un grand athlète, mais je le croyais encore plus redoutable. Dame, on avait essayé de me faire peur. Mes camarades eux-mêmes n'avaient aucune confiance en moi.

Je travaillai dur pendant les quinze jours de ma préparation et cet entraînement me parut beaucoup plus pénible que l'épreuve elle-même.

Celle-ci devait être simplement un match de tactique. On s'est basé sur les temps pour déclarer que Mac Crae n'était plus ce qu'il était. Il faut ne pas bien connaître le sport pour discuter ainsi ! Je savais que je pouvais couvrir la distance, c'était l'essentiel. Mais il fallait me baser sur le train du spécialiste qui m'était opposé pour diriger mon effort. Si j'étais parti, selon un tableau de marche, j'aurais pu prendre une certaine avance et ne plus être en mesure de résister, lorsque Mac Crae m'aurait attaqué. Un match n'est pas une course contre la montre. Il s'agit de vaincre un homme et non pas le temps.

C'est une lutte de méthode, de ruse et de finesse. Deux fois avant mon démarrage final, j'ai tâté mon adversaire afin de savoir si je serais capable de le distancer au moment que je jugerais opportun. J'ai constaté que je le pourrais, mais qu'il avait encore suffisamment de ressources pour m'épuiser. C'est pourquoi je le laissai reprendre la tête. J'attendis, dès lors, qu'il n'y ait plus que 1.200 mètres, et là j'emballai, en profitant de l'instant où Mac Crae venait d'accélérer dans la même vue. Je passai et ne fus plus rejoint. J'avais gagné, parce que j'avais eu plus de confiance dans mon cerveau que dans mes jambes.

Et maintenant, je ne demande qu'à continuer, à prouver que je suis digne au titre et... à montrer que je puis améliorer mon temps, si les nécessités de l'épreuve l'exigent.

Léon de Nys.

L'ARRIVÉE DE LÉON DE NYS

Dès qu'il démarra, 1.200 mètres avant la fin, de Nys surclassa son adversaire. La foule enthousiasmée envahit la piste. Mac Crae terminait à 250 mètres, distance qu'il perdit en moins de 1.200 mètres.

Hippisme

LA SAISON DE POLO

Par STICK

LE POLO QUI, JUSQU'ICI, ÉTAIT UN SPORT POUR AINSI DIRE A HUIS-CLOS, POURRA DÉSORMAIS ÊTRE ADMIRÉ PAR LA FOULE. LA SAISON PROMET D'ÈTRE BRILLANTE ET PERMETTRA D'APPRÉCIER, SUR LE TERRAIN DE BAGATELLE, AU BOIS DE BOULOGNE, LES BEAUTÉS D'UN EXERCICE PEU CONNU DU PROFANE

Très développé en Angleterre, plus encore peut-être en Amérique, le polo à cheval ne l'est guère en France. Alors que les terrains se comptent par dizaine chez nos amis d'outre-Manche, nous n'avons en France que six clubs : Paris (Bagatelle), Deauville, Saint-Cloud, Cannes, Le Touquet et Lyon.

Si un sport, cependant, doit attirer le Français, c'est bien celui du polo ou de la balle à cheval. Le dernier Concours hippique a montré combien le public s'intéressait à l'hippisme, combien il avait le sens intuitif en quelque sorte du cheval. Ecole de Saumur, travail des maîtres de Fontainebleau, simple steeple, ou manœuvre de batteries au galop, tout a porté et les nombreux spectateurs qui, chaque jour, s'engouffraient dans l'immense vaisseau du Grand Palais témoignaient de l'intérêt très vif, du goût très marqué du Français pour l'hippisme. Qu'on n'aille pas croire surtout que c'est au caractère mondain du Concours que la Société Hippique de France a dû son succès ; non pas, rares étaient les traditionnels hauts-de-forme, les impeccables jaquettes, et les pantalons rayés tombant sur des bottines à tiges claires : la tradition mondaine est disparue peut-être, mais une chose reste immuable, le goût du public.

Ce goût, il n'a que rarement l'occasion de l'exercer et de le satisfaire : les courses ? mais l'émotion qu'y recherchent ceux qui vont en foule se presser aux barrières du pesage ou de la pelouse est d'un caractère qui n'a rien d'artistique : « le style c'est l'homme », pareillement on peut dire que le pari, c'est la course.

Le Concours hippique ? mais c'est un évent annuel, dont la plupart des épreuves ont lieu dans ce cadre immense, pratique, mais triste et désolé qu'est le Grand Palais.

Pour voir des chevaux, admirer la souplesse et l'intelligence de la bête que dirige une main ferme et adroite, où donc aller ? Voir jouer au polo. Dans un cadre charmant, en plein Bois, à quelques minutes de Paris, sur ce délicieux terrain de Bagatelle, quelques heureux se livrent au sport hippique par excellence, au polo.

La Société du Polo de Paris, s'étant rendu compte de l'intérêt que prend le public de plus en plus aux sports en général, au sport hippique en particulier, a décidé, cette année, d'ouvrir une enceinte publique où, dans un endroit charmeur, confortablement installés, les spectateurs pourront à leur aise assister aux parties.

Pour beaucoup de Français encore, le jeu de polo est une chose mystérieuse, connu surtout par les gravures anglaises représentant des cavaliers armés de sticks et chaussés de bottes impeccables.

Plus joli que n'importe quelle gravure, plus gracieux que n'importe quelle botte anglaise est l'exercice de ce sport encore peu connu en France. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont trop initiés aux sports pour ignorer ce qu'est le polo. Rappelant l'Association et toutes ses difficultés, le polo est apparenté au hockey et au tennis. A la difficulté d'envoyer adroitement par un coup de maillet, savamment appliqué, la balle dans le camp adverse, s'ajoute « l'assiette » qu'il faut tenir, et le cheval qu'il faut diriger. La balle est-elle sortie pour quelques instants de la « mêlée », c'est l'échappée rapide où le cheval, souvent maintenu, comprimé, est livré à lui-même et donne son plein effort. Trop tard, le « back » adverse à repris la balle et «descend»... on peut voir quelles variétés de coups, quels innombrables aspects présente le jeu de la balle à cheval.

Sans doute, ce sport n'est-il pas à la portée de tous, mais combien de gens assistent aux matches de rugby qui n'ont jamais touché un ballon ovale, combien — encore bien plus — se passionnent autour d'un ring que la seule idée de recevoir un coup de poing dans l'estomac fait frémir.

Dans l'enceinte ouverte par le Polo de Paris, les sportsmen pourront à leur aise, assis, devant une table de thé joliment dressée, contempler les matches qui vont se livrer. La saison à cet égard sera particulièrement brillante.

Le *Prix d'Hénonville*, ainsi que le *Prix de Laversine* ont réunit les meilleurs « maillets ». En juin, se disputera la Coupe Haig, offerte par le lieutenant-colonel D. Haig, du 1er au 5. Du 6 au 12, M. Frédéric Mallet a mis en compétition une coupe dans le *Junior championship*.

Du 13 au 19 juin, auront lieu les éliminatoires du *Prix des Drags* et de la *Coupe Internationale*. Dans l'intervalle, se disputera le *Prix La Rochefoucault*.

La finale du *Prix des Drags* se courre du 20 au 26 juin, ainsi que celle de la *Coupe Internationale*. Du 27 au 30, ce sera le *Saint-Cloud challenge cup*

Juillet, dernier mois de la saison de polo, verra l'*Indépendance Day cup*, offert par le colonel H. H. Hayes, qui se courra le 4 juillet, tandis que du 1er au 10, aura lieu le *Prix des Novices*.

Tel est le programme, chargé comme on peut le voir, de la saison.

Et cependant, ce n'est pas tout : il se pourrait que le team américain, qui est en ce moment à Londres pour disputer le Championnat International aux Anglais, fasse un crochet avant de repartir pour New-York et vienne au Bois de Boulogne nous montrer la science de leur jeu, la perfection de leur entraînement.

Et même on dit qu'une tête couronnée, bien sympathique aux Parisiens et bien connue d'eux, viendrait pendant la saison tâter un peu au jeu français.

La Société de Polo de Paris, dans son désir d'intéresser le public au polo, a tout mis en œuvre pour que la saison soit brillante et les matches passionnants.

Tous les jours, sauf le mercredi, l'enceinte sera ouverte.

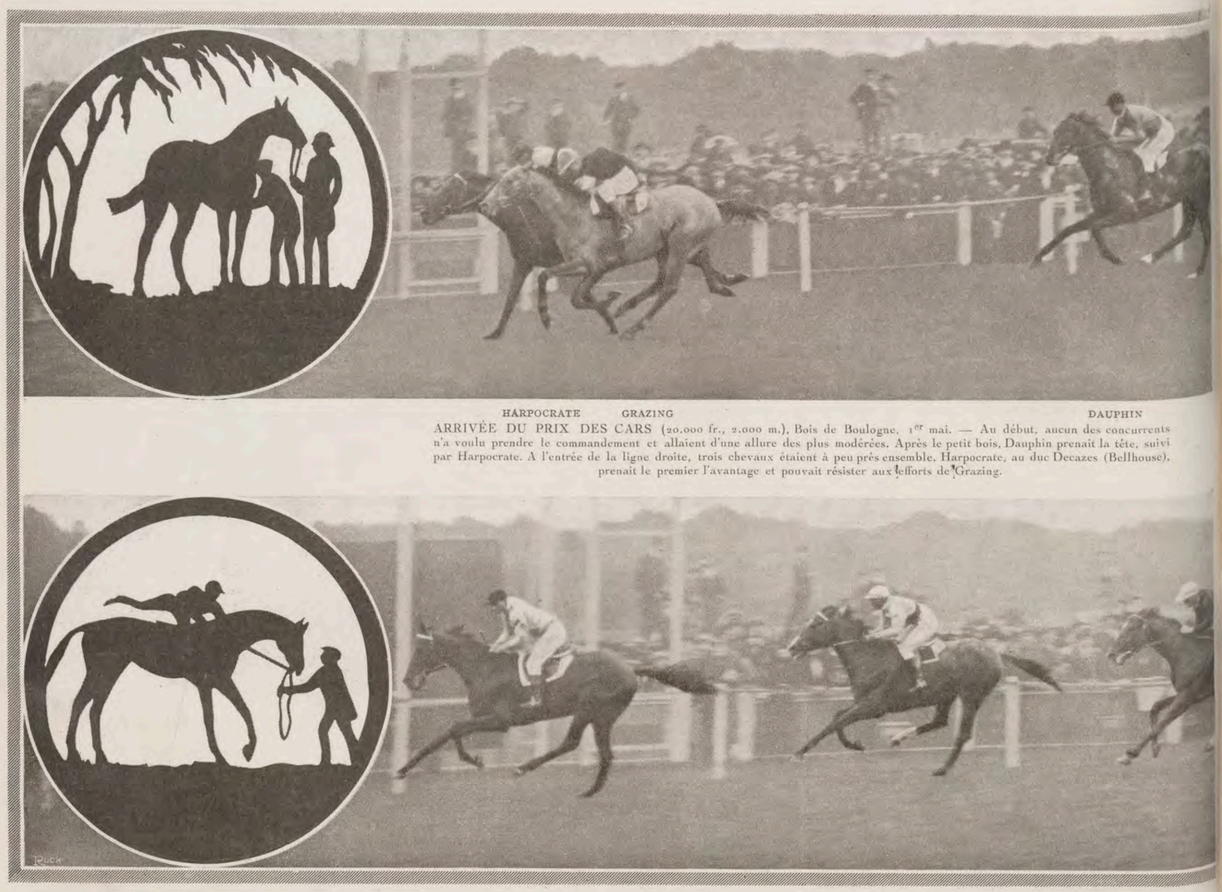
A côté du Moulin de Longchamp, dans le plus joli cadre qu'on puisse imaginer, les amateurs de sport hippique pourront comtempler un joli spectacle et admirer un jeu attrayant,

Nul doute que, d'ici peu, les matches de polo ne soient le rendez-vous des Parisiens qui aiment le cheval et les réunions élégantes.

STICK.

UN " RUN "
La saison de polo a repris à Bagatelle et les meilleures équipes s'y rencontrent presque chaque jour.

LA BALLE A DÉPASSÉ LA LIGNE DES GOALS
Le back, M. P.-N. Egan, va remettre la balle en jeu. Les joueurs attendent le coup d'envoi.



HARPOCRATE GRAZING DAUPHIN

ARRIVÉE DU PRIX DES CARS (20.000 fr., 2.000 m.), Bois de Boulogne, 1er mai. — Au début, aucun des concurrents n'a voulu prendre le commandement et allaient d'une allure des plus modérées. Après le petit bois, Dauphin prenait la tête, suivi par Harpocrate. A l'entrée de la ligne droite, trois chevaux étaient à peu près ensemble, Harpocrate, au duc Decazes (Bellhouse), prenait le premier l'avantage et pouvait résister aux efforts de Grazing.

ZAGREUS GARDE NOBLE

ARRIVÉE DU PRIX DOLLAR (30.000 fr. 2.200 m.), Bois de Boulogne, 1er mai. — Bateau a fait le train devant Libre Pillard, Lord Frey et Garde Noble. Dans la descente, Garde Noble remplaçait Lord Frey en troisième position. Entre les tournants, Zagreus se rapprochait. Libre Pillard entrait en tête dans la ligne droite, serré de près par Garde Noble. Celui-ci le réglait presque aussitôt. Zagreus, à M. Ambaticlos (Garner), venait alors et réglait nettement le poulain de M. Eknayan.

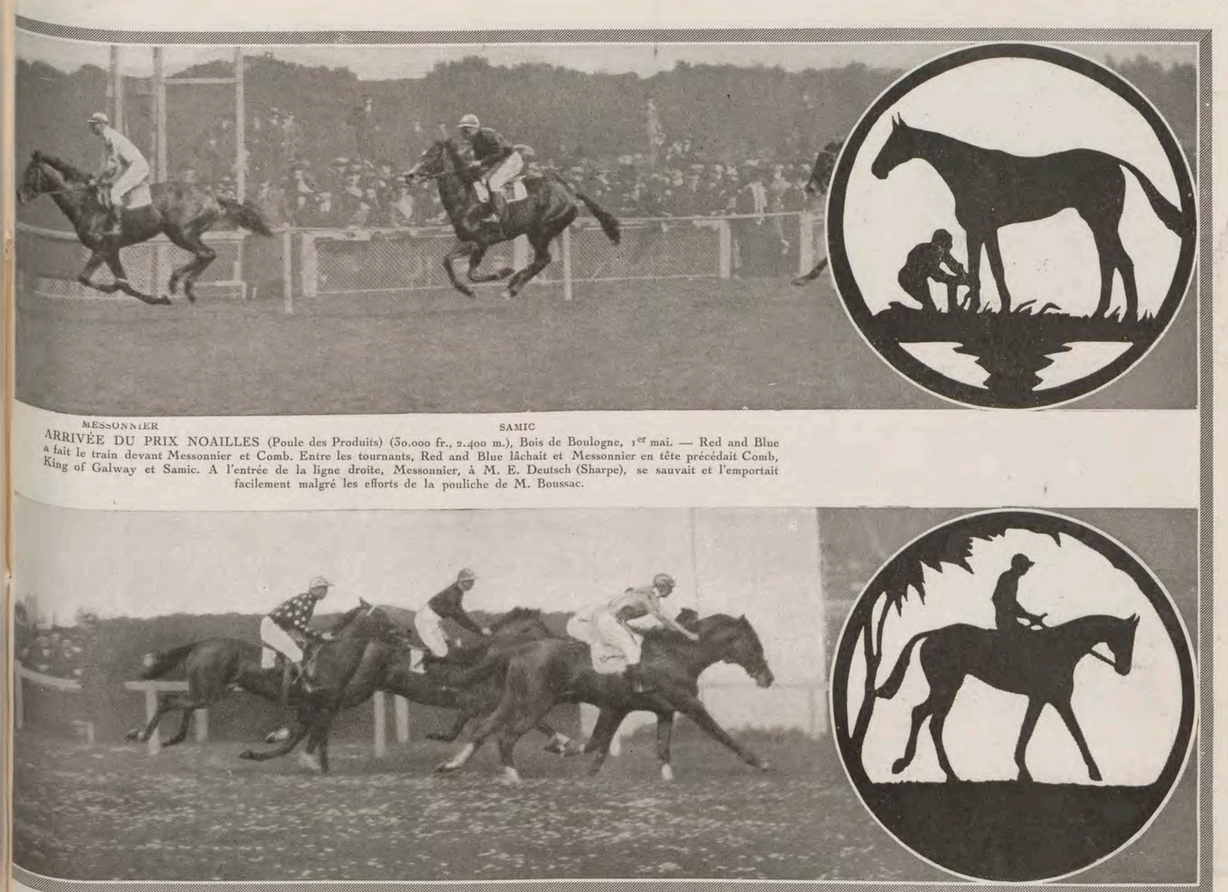
A LA RECHERCHE D'UN CRACK

Par SAINT-GEORGES

NOS JEUNES CHEVAUX S'ENTRECHASSENT. — MONT RENAUD ET LE PRÉLUDE FONT BONNE IMPRESSION. — LES POULICHES VALENT SELON LEURS DISPOSITIONS — DES QUATRE ANS SONT DE BONS STAYERS

L'AN dernier, à cette époque, Sourbier, Odol, Embry, Cid Campeador, Pendennis étaient les compétiteurs en vue des grandes épreuves. Nous pouvions nous faire une idée, émettre des opinions et avoir des préférences. A l'heure où j'écris, nous flottons à la dérive, n'ayant vu Ksar qu'une fois, le jour où il a battu Tacite, qui, depuis, a encore trouvé son maître. Le fils de Brûleur et Kizil Kourgan est donc, pour l'instant le crak des... non cracks, et de toutes parts l'antienne accoutumée retentit : l'année est bien mauvaise. Le fait est que nous ne paraissons pas solidement armés par rapport à nos voisins ; l'intérêt du turf dans ses grandes lignes languit un peu. Résumons les événements de ce dernier mois. Du côté des pouliches, nous avons vu d'abord Samic gagner le Prix Pénélope sur Tomba et Barka. Depuis, la fille de Boyardo a rencontré meilleure qu'elle. Un poulain intéressant a été Grazing, le vainqueur du 64e Biennal qui a disposé aisément de Ramier, mais, par la suite, on a connu sa limite. C'est un animal, qui a une pointe finale dangereuse dans un déboulé. Il n'a ni la consistance ni la silhouette d'un cheval de grand ordre. Odol, Embry, Sourbier, celui-ci après une défaillance, ont maintenu leur réputation. Par deux fois, Odol a battu Embry, confirmant sa place du Derby devant le rival qui l'avait devancé dans le Grand Prix de Paris. Sourbier, dans une course où nul n'avait intérêt à marcher, a joué avec ses adversaires, à la fin. Sereska n'a battu que Take a Step dans le Prix de Lutèce. Deux poulains de trois ans ont produit une certaine impression, Mont-Renaud, au prince Murat, grand beau cheval par Friand II qui aurait remporté bien plus facilement le Prix Miss Gladiator sur Upsalquitch et On les A, s'il avait pu se faire jour plus tôt ; quant à Le Prélude, nous le retrouverons plus loin. Mont Majella, Ninabourg et Saint-Marc ne se sont montrés que de bonnes utilités.

On peut citer encore Meissonier comme capable de jouer un rôle dans une grande épreuve. Ce fils d'Irish Lad, de robe un peu claire, pas assez près du sang, comme les chevaux d'origine américaine, s'est montré le meilleur du Prix Noailles, ce qui n'est pas hyperbolique, car le favori en était Rambour, qui, bien que gagnant du Prix Juigné, s'est montré médiocre et a eu un rôle effacé, tandis que Samic, à qui a manqué la monte de Stern, a mieux défendu sa chance. Ce n'est pas là un essai probant pour le cheval de M. Deutsch de la Meurthe. Abri, qui a gagné le Prix de Louveciennes aurait peut-être été un adversaire plus concluant ; mais ce ne sont pas là des lignes appréciables. Doniazade, au baron M. de Rothschild, n'a pas accompli une performance bien méritoire, en battant, à 18 livres pour l'année, Herlies, d'une courte



MESSONNIER SAMIC

ARRIVÉE DU PRIX NOAILLES (Poule des Produits) (30.000 fr., 2.400 m.), Bois de Boulogne, 1er mai. — Red and Blue a fait le train devant Messonnier et Comb. Entre les tournants, Red and Blue lâchait et Messonnier en tête précédait Comb, King of Galway et Samic. A l'entrée de la ligne droite, Messonnier, à M. E. Deutsch (Sharpe), se sauvait et l'emportait facilement malgré les efforts de la pouliche de M. Boussac.

LASARTE HERLIES DONIAZADE

ARRIVÉE DU PRIX SEMEMDRIA (25.000 fr., 2.000 m.), St-Cloud, 2 mai. — Résine a mené bon train devant Reinette II et Bombarde. Entre les tournants, Lasarte, Doniazade qui avaient d'abord attendu, se rapprochaient. Peu après l'entrée dans la ligne droite, Doniazade, au baron M. de Rothschild (Garner), venait en quelques foulées régler les chevaux de tête et résister nettement aux efforts de Herliès et de Lasarte, qui venaient l'attaquer à la distance.

Dans les médaillons : Reproduction des ferronneries exécutées par Mme de Parceval et exposées à l'hippodrome de Longchamp.

encolure. Cette course suffira pourtant à en faire une favorite de la Poule d'Essai des Pouliches où elle montrera que sa réputation est surfaite. Avant cette journée des Poules, nous avons celle du Prix Greffulhe où Tacite ne se débarrasse pas aisément de Petsik, poulain qui ne peut guère être lui-même au delà de 1.400 mètres. Toutefois, ce gros poulain, dont l'écurie n'est pas en forme, paraît en progrès. L'opinion générale est que Tacite n'est évidemment pas le cheval que ses débuts brillants avaient laissé espérer. Il semble pris de vitesse, tout en étant léger dans son action. On a la sensation qu'il se noue sous l'effort, au lieu de se détendre. Néanmoins, Upsalquitch, qu'on lui opposait, est assez loin des deux premiers. Si ce n'est pas la régularité mathématique, on ne peut dire que c'est le grabuge complet comme il arrive parfois dans une année ordinaire.

Nous trouvons Le Prélude dans le Prix des Lilas. Ce grand beau cheval, osseux, puissant, est un Négofol bien signé, mais avec des hanches larges que n'avait pas son père. Il a des pattes pour le porter. Elles sont de bonne facture. On le remarque, on l'admire, mais on ne sait ce qu'il vaut, car il débute. Il est assez soutenu dans le marché où Zappeion, propre frère de Zagreus, a les honneurs de la cote, suivi de Rubisio et de Nonchaloir. Banica est bien gros encore. Le Prélude fait triompher les couleurs Martinez de Hoz dans une action belle et puissante qui fait demander aussitôt s'il est dans le Grand Prix. L'avenir dira quelle est sa qualité vraie, mais il n'y a pas de doute que c'est un cheval et qu'il cause une impression. Malheureusement, ces beaux modèles présentent parfois le revers de la médaille et c'est ce dont je me méfie avec ce retardataire. Si jamais il courait contre Ksar, ce serait Goliath et David. Celui-ci serait-il encore vainqueur ?

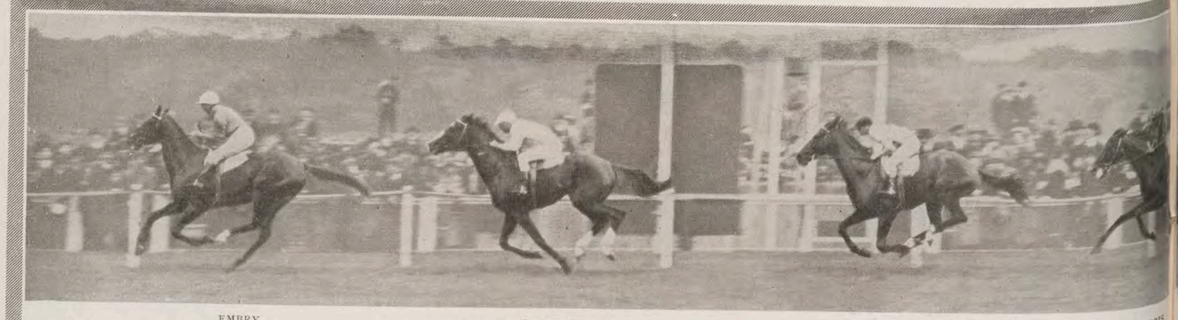
Viburnum, gagnant du Grand Prix de Nice et d'un handicap au Bois, n'a pu mieux que de s'intercaler entre Sourbier et Caroly dans le Prix La Force.

Libre Pillard et Lord Frey sont deux révélations des aînés. Dans la Poule d'Essai de son sexe, à 200 mètres du poteau, six des sept partantes étaient encore en mesure de l'emporter, quand Nephthys s'est fait jour au moment où Xanthis disparaissait derrière Doniazade et Guerrière II. Samic, seconde.

Un énorme Verwood qui serait parti délaissé s'il n'avait accompagné Stick To It a battu nettement Tacite dans la Poule d'Essai des Poulains. Stick To It venu trop tard après avoir charogné aurait pu gagner dans de meilleures dispositions. Le Traquet n'en attire pas moins l'attention. Ira-t-il plus loin que ceux de sa famille paternelle et maternelle ? Mont-Renaud a trouvé la distance trop courte et le train un peu rapide.

Le prestige de The Bohemian a ébloui dans le Grand Prix du Printemps, couru à Saint-Cloud devant une assistance des grands jours. On a laissé Polidore, que ses courses désignaient pour la seconde chance, partir à 20/1, ah ! les pauvres hommes ! et Luc III a été opposé à The Bohemian. L'adversaire de Souviens-Toi a couru en imposteur. Ce n'est pas exact, probablement, mais l'écurie n'y est pas, et c'est Terminal qui a défendu les couleurs Macomber. La place de Garde Noble n'indique pas que Polidore ait accompli un exploit. C'est tout de même une belle et bonne jument que la fille Charles O'Malley.

La confusion continue avec le Prix Daru. On paye deux pour l'écurie Cohn, les deux Rothschild sont appuyés, mais ils appuient à leur tour sur Le Majordome, 11/1, et c'est l'outsider qui a le Prix. Belle salade. Libre Pillard dévaste le champ du Prix du Printemps. Et derrière lui, c'est l'effondrement. Bon stayer, ce fils de Pilliwinkie. Les deux La Rochette ont du relief : Farthing y confirme sa qualité de two year old, dans le camp



EMBRY DOLPHIN JUVEIGNEUR ARBOIS

PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES DANS LE PRIX DU CADRAN (100.000 fr., 4.000 m.), Bois de Boulogne, 5 mai. — Juveigneur est parti devant Embry, Arbois, Dolphin. Rubisio, Dolphin, Arbois, As des As, Rubisio, Eugène de Savoie, Odol, Meddlesome Maid et Chaud. Dans la montée, Odol quittait sa place et venait aux côtés de son compagnon d'écurie. As des As piaçait troisième dans les tournants. Juveigneur lâchait et Verdier se rapprochait.

SOURBIER VIBURNUM CAROLY

ARRIVÉE DU PRIX DE LA FORCE (40.000 fr., 2.200 m.), Bois de Boulogne, 12 mai. — Au début, Viburnum, Battersea et Caroly ont pris la tête, puis Battersea et Caroly ont mené à une allure régulière devant Viburnum, Sourbier, Le Rapin et Haliotis. Dans le dernier tournant, Battersea, Caroly et Viburnum étaient de front. A la hauteur du Pavillon, Sourbier, à M. J. Hennessy (J. Childs), survenait et, en quelques foulées, prenait l'avantage aisément. Viburnum conservait la seconde place devant Caroly, tandis que Battersea fléchissait complètement. Le Rapin finissait quatrième à trois-quarts de longueur.

NEPHTHYS SAMIC HARRY UP II DONIAZADE GUERRIÈRE II

ARRIVÉE DE LA POULE D'ESSAI DES POULICHES (30.000 fr., 1.600 m.), Bois de Boulogne, 15 mai. — Après un faux départ, le signal était donné dans d'excellentes conditions. Samic s'élançait en tête devant Xanthis, Guerrière II, Nephthys, Doniazade, Tomba et Hurry Up II. Dans la descente, Tomba venait avec les premières. Dans la ligne droite, le groupement se réalisait. Samic, Xanthis, Nephthys, Doniazade et Harry Up II étaient presque de front à la hauteur des premières tribunes. A la distance, Nephthys, au baron E. de Rothschild (Mac Gee), se détachait avec une certaine autorité et battait nettement Samic, Harry Up II, Doniazade et Guerrière II, qui finissaient dans cette ordre.

TERMINAL GARDE NOBLE POLIDORA

ARRIVÉE DU GRAND PRIX DU PRINTEMPS (100.000 fr., 2.600 m.), Saint-Cloud, 16 mai. — Le train a été fait par Luc III devant Eugène de Savoie, Pochard; Terminal et The Bohemian. Après le premier tournant, Luc III galopait devant Eugène de Savoie, Pochard, Terminal, The Bohemian et Candélabre. Dans la ligne droite, survenait Polidora, à M. Ambatielos (A. Woodland), qui l'emportait nettement d'une 1/2 longueur, devant Garde Noble. Terminal se plaçait 3e devant Candélabre.

AS DES AS RUBISIO

As des As. Aux tribunes, Embry avait pris la tête devant Juveigneur. Dans la descente, Meddlesome Maid améliorait sa situation. Odol se plaçait dans la ligne droite, Odol venait attaquer Embry.

ODOL EMBRY DOLPHIN

ARRIVÉE DU PRIX DU CADRAN. — Embry, un moment dépassé, revenait et prenait même un très léger avantage à la hauteur du Pavillon, mais Odol n'était pas battu et il reprenait le meilleur. Malgré les efforts d'Embry, Odol, à M. H. Terynck (Sharpe), l'emportait de trois-quarts de longueur. Dolphin était troisième.

LE TRAQUET TACITE STICK TO IT BALKANIC HARPOCRATE MONT RENAUD

ARRIVÉE DE LA FOULE D'ESSAI DES POULAINS (30.000 fr., 1.600 m.), Bois de Boulogne, 15 mai. — Stick to It est parti avant-dernier, tandis que Le Filon II s'élançait en tête devant Balkanic, Phusla et Harpocrate. Le Traquet ne tardait pas cependant à venir dans le lot. Dans le dernier tournant, Le Filon II fléchissait : Tacite et Harpocrate survenaient en dehors. Dans la ligne droite, Phusla, Le Traquet, Tacite, Balkanic et Harpocrate étaient presque ensemble. Le Traquet, à M. J.-D. Cohn (Garner), prenait l'avantage à la distance et battait de trois quarts de longueur Tacite. Stick to It, qui finissait très fort, était troisième au même intervalle, devant Balkanic, Harpocrate et Mont Renaud.

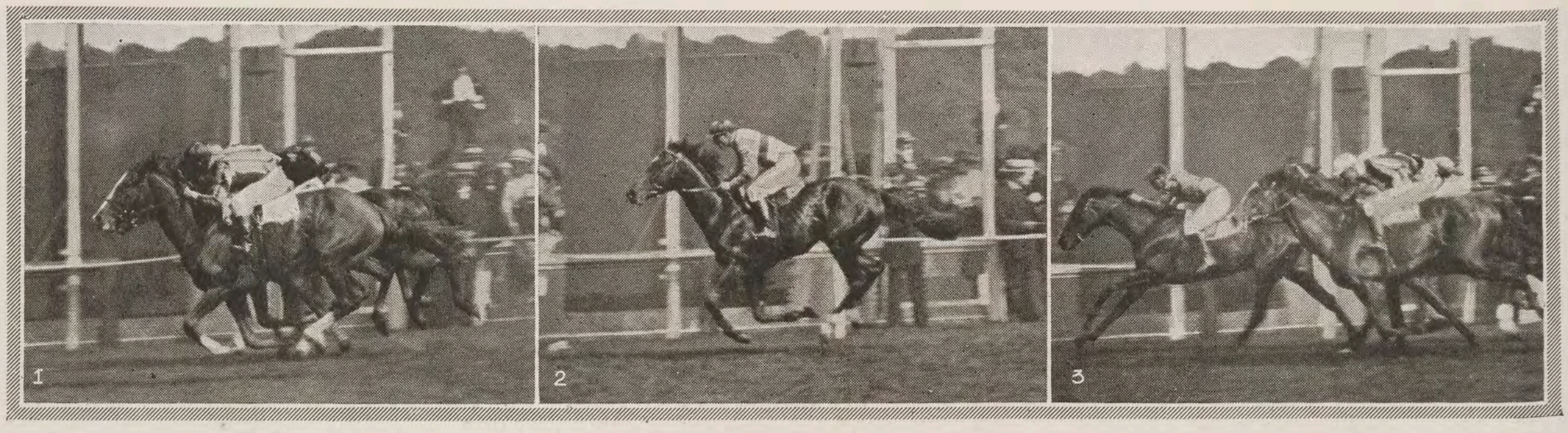
LORD FREY ZAGREUS MESSONNIER

ARRIVÉE DE LA COUPE (40.000 fr., 3.000 m.), Bois de Boulogne, 15 mai. — Mignon, Sefrou, Messonnier et Abri se sont élancés en tête. A la Cascade, Sefrou était devant Mignon, Messonnier, Abri, As des As, Caroly et Bouton d'Alarme. Dans la descente, Mignon avait pris la tête devant Sefrou, Abri, Messonnier, Take a Step et As des As. Dans le dernier tournant, Lord Frey venait parmi les concurrents de premier plan, et, dès l'entrée dans la ligne droite, se détachait. Zagreus, qui avait amélioré progressivement sa situation, faisait un bon effort, mais il ne pouvait, en réalité, inquiéter Lord Frey, à M. Louis Eschenauer (G. Bartholomew). Messonnier, Bouton d'Alarme, As des As, finissaient tout près devant Dolphin.

LIBRE PILLARD BOMBARDE VESPERTILLION LE MAJORDOME VATEL

ARRIVÉE DU PRIX DU PRINTEMPS (25.000 fr., 1.400 m.), Bois de Boulogne, 19 mai. — Libre Pillard a pris la tête devant Bombarde, Château Latour, Bligny, Massis et Basilica. Dans la montée, Château Latour se plaçait second. Dans le bas de la descente, Massis et Bligny dépassaient Bombarde. Dans la ligne droite, Libre Pillard dominait la situation. Bombarde survenait alors, mais sans pouvoir inquiéter Libre Pillard, à M. G. Christophe (Mac Gee).

ARRIVÉE DU PRIX DARU (30.000 fr., 2.100 m.), Bois de Boulogne, 19 mai. — A la hauteur des premières tribunes, on voyait surgir Le Majordome qui venait en collision avec Vespertillion. Le Majordome était remis dans son action : mais il était trop tard pour rejoindre Vespertillion qui l'emportait d'une longueur 1/2. Vatel conservait la troisième place. A la rentrée aux balances, les commissaires distançaient d'office Vespertillion au profit de Le Majordome, à M. H. Cottevielle (Bellhouse).



ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE (pouliches) (30.000 fr., 2.200 m.), Bois de Boulogne, 22 mai. — Appollo a mené devant Yesterday. Dans la ligne droite, Doniazade survenait. Sur le poteau, Farthing, au baron E. de Rothschild (Mac Gee), avait une courte tête sur Doniazade.

ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE (poulains) (30.000 fr., 2.200 m.), Bois de Boulogne, 22 mai. — Dans la ligne droite, Zeitoun, Arbre Sec et Balkanic étaient ensemble. Dès la hauteur du Pavillon, Balkanic, à M. J. Hennessy (O' Neill), l'emportait de deux longueurs sur Arbre Sec.

ARRIVÉE DU PRIX DU PRINCE DE GALLES (30.000 fr., 2.400 m.), Bois de Boulogne, 22 mai. — Dans la ligne droite, Pleurs, Garde Noble, Terminal, Caroly s'empoignaient. Hallebardier, à M. Lazard (Bellhouse), parvenait à passer et l'emportait d'une demi-longueur.

ARRIVÉE DU PRIX REISET (30.000 fr., 3.000 m.), Bois de Boulogne, 26 mai. — Ecossais a fait le jeu devant Shake Hand. Dans la montée, Le Prélude venait se placer derrière Ecossais et Shake Hand, devant Soldat. Celui-ci passait dans la descente. Dans la ligne droite, Shake Hand, à M. A. Pellerin (Cooke), prenait l'avantage. Sefrou se rapprochait, ainsi que Champdolent. Sefrou se plaçait second, devant Soldat.

DEUXIÈME SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE STEEPLE CHASE ANNUEL D'ENGHIEN (50.000 fr., 4.500 m.), Enghien, 28 mai. — Au premier saut de la rivière, Gamaches, Le Moussel, Vesington Chief, L'Argonne, Odin III et Héros XII formaient le peloton de tête. Au deuxième saut de la rivière, Vimy III, Roi Belge et Aech tombaient. Dans la ligne droite, Vesington Chief, au duc Decazes (Hervé), prenait l'avantage.

ARRIVÉE DU PRIX DU POINT-DU-JOUR (25.000 fr., 1.800 m.), Bois de Boulogne, 26 mai, — Decurion est parti devant On les A, Favo et Le Rapin. Le Rapin, à M. G. Roth (R. Sauval), se détachait, et, malgré les courageux efforts de On les A, conservait l'avantage.

ARRIVÉE DU PRIX RAINBOW (40.000 fr., 5.000 m.), Bois de Boulogne, 29 mai. — Après être resté dans le gros du peloton, Juveigneur, à M. H. Balsan (Bellhouse), se rapprochait. Il était second au dernier tournant, derrière As des As. Juveigneur battait Lord Frey de deux longueurs.

ARRIVÉE DU PRIX LUPIN (40.000 fr., 2.100 m.), Bois de Boulogne, 29 mai. — Dans la descente, Ksar prenait résolument la tête. Dans la ligne droite, Tacite venait aux côtés de Ksar. Dans les dernières foulées, Ksar, à Mme Ed Blanc (G. Stern), prenait nettement l'avantage.

des pouliches, et dans celui des mâles, Balkanic ne dément pas son apparence. Arbre Sec, malgré la confiance du Tout-Chantilly, ne se montre pas à point, et Zeitoun fait attendre un digne frère de Zagreus. Hallebardier est celui des meilleurs jours dans le Prix du Prince de Galles, sans compter le jour qui a failli ne pas se produire. Enfin, Juveigneur retrouve une bonne forme à Saint-Cloud. Attendons maintenant les grandes épreuves, le Prix de Diane, comme le Jockey Club peuvent nous réserver des surprises. SAINT-GEORGES.

La revue du mois

1er mai. — NOVARA FOOTBALL CLUB ET LE CLUB FRANÇAIS SE SONT RENCONTRÉS SUR LE TERRAIN DU STADE BERGEYRE, ILS FIRENT MATCH NUL, 1 BUT A 1.

3-5 mai. — DÉPART DE PARIS-ST-ÉTIENNE, COURU EN DEUX ÉTAPES. H. BARTHÉLEMY SE CLASSAIT PREMIER AU CLASSEMENT GÉNÉRAL, EN 17 HEURES 29 MINUTES.

7 mai. — LE STADE BESSONNEAU, QUI VIENT D'ÊTRE INAUGURÉ, S'ÉLÈVE EN BORDURE DU PARC MONTSOURIS. IL CONTIENT UNE PISTE CENDRÉE DE 285 M. DE TOUR.

LES CLASSIQUES RÉGATES DE TERDONCK, PRÈS GAND (BELGIQUE), ONT CONNU, CETTE ANNÉE, LE MÊME SUCCÈS QUE LES PLUS BELLES JOURNÉES D'AVANT-GUERRE. DE G. A DR. — 1. L'ARRIVÉE AU PONTON DE L'ÉQUIPE ITALIENNE, COMPOSÉE DE RAMEURS DU LARIO DE COME, GAGNANTE DU HUIT SENIORS. — 2. ÉQUIPE LA MASCOTTE, DE L'UNION NAUTIQUE DE CALAIS, VAINQUEUR EN 2 DE POINTE. — 3. ARRIVÉE DE L'ÉQUIPE DU CERCLE DES RÉGATES DE BRUXELLES, GAGNANTE EN 4 DE POINTE (SENIORS).

12 mai. — SEIZE ÉQUIPES PRIRENT PART AUX DIFFÉRENTES ÉPREUVES DU CHALLENGE DUVIGNAU DE LANNEAU. L'ÉCOLE SUDRIA BATTAIT L'ÉCOLE D'ÉLECTRICITÉ DANS LA PREMIÈRE CATÉGORIE. EN SECONDE, L'ÉQUIPE DE CHAPTAL ÉTAIT PREMIÈRE DEVANT CONDORCET. — DE GAUCHE A DROITE : ARRIVÉE DU 300 M. PLAT, GAGNÉ PAR JAMOIS, EN 37 S. 2/5. — ARRIVÉE DU 200 M. HAIES, QUI REVINT A RAOUL EN 29 S. 2/5. — DÉPART DU 1.200 MÈTRES. REMPORTÉ PAR TOURNÈS, EN 3 M. 39 S, 2/5.

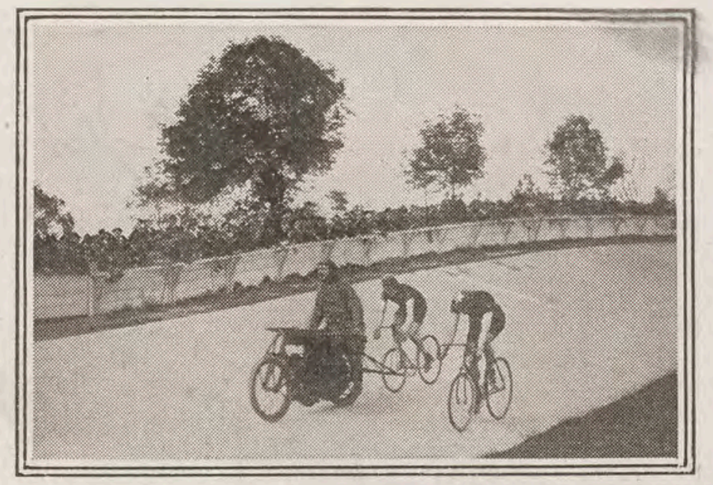
UNE FÊTE D'ESCRIME VIENT D'AVOIR LIEU A SAUMUR. LA SALLE BAUDRY ET SAUMUR FIRENT MATCH NUL A L'ÉPÉE ET SAUMUR BATTIT ST-MAIXENT PAR 1 TOUCHE.

CHASSOT, VAINQUEUR DE PARIS-NANCY (328 KIL. EN 13 H. 29 M). RICH ÉTAIT 2e.

J. ET M. BIDOT, DE TROYES, QUI REMPORTENT DE NOMBREUX SUCCÈS RÉGIONAUX.

8 mai. — EN FOOTBALL, LES PARISIENS BATTIRENT LES PROVINCIAUX AU STADE BERGEYRE, PAR 2 BUTS A 0. LA PROVINCE JOUA SANS GRANDE CONVICTION.

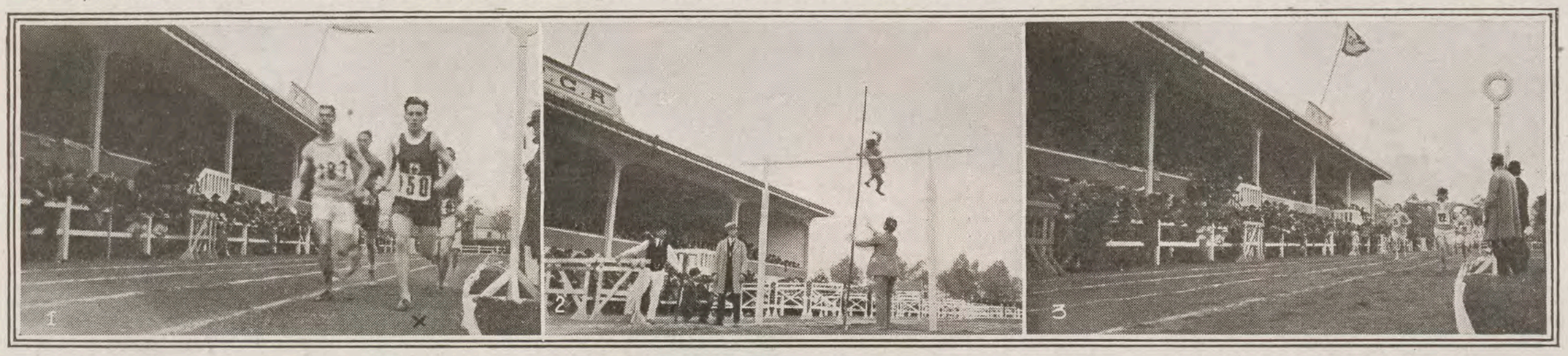
15 mai. — FINALE DU CH. DE FRANCE INTERUNIVERSITAIRE DE RUGBY, LES ÉTUDIANTS DE BORDEAUX BATTIRENT LES ÉTUDIANTS DE PARIS PAR 16 POINTS A 0.



LE GRAND PRIX DE DEMI-FOND, DISPUTÉ EN TROIS MANCHES DE 30 KILOMÈTRES, EST REVENU A GEORGES SÉRÈS, LINART ÉTAIT DEUXIÈME. DEVANT LAVALADE.

LE MATCH ANNUEL CERCLE NAUTIQUE DE FRANCE-CERCLE NAUTIQUE DE PARIS, COURU DANS LE BASSIN D'ASNIÈRES. LE C. N. F. GAGNAIT DE 2 LONGUEURS 1/2.

15-16 mai. — L'OLYMPIQUE AVAIT ORGANISÉ, AU STADE BERGEYRE, UN TOURNOI DE FOOTBALL AUQUEL PRENAIENT PART LES ÉQUIPES DU RED STAR, L'OLYMPIQUE ET DEUX ONZE PROFESSIONNELS ANGLAIS. LE JEU DES ANGLAIS NE FUT PAS CELUI ESPÉRÉ DE GAUCHE A DROITE : LE MATCH RED STAR-OLYMPIQUE, NUL 1 A 1; LA PARTIE CLAPTON-OLYMPIQUE, CE DERNIER GAGNAIT PAR 2 A 1; LA RENCONTRE RED STAR HUDDERSFIELD, LES ANGLAIS TRIOMPHAIENT PAR 2 A 0.



LES JOURNÉES BESSONNEAU AVAIENT RÉUNI, A ROUEN, LES MEILLEURS ATHLÈTES DE PARIS ET DE PROVINCE. D'INTÉRESSANTES PERFORMANCES FURENT ÉTABLIES. DES ÉPREUVES FÉMININES ÉTAIENT ÉGALEMENT AU PROGRAMME. DE GAUCHE A DROITE : 1, ARRIVÉE DU 2.000 MÈTRES MILITAIRE, GAGNÉ PAR DUQUESNE. — 2. SAUT A LA PERCHE DE LOWDEN QUI PASSAIT 3 MÈTRES 10 — 3. ARRIVÉE DU 350 MÈTRES DAMES, GAGNÉ PAR Mlle MADELEINE MASSELINE, DE NORMANDIA SPORTS.

LA CROIX DE LA L. H. FUT OFFERTE A LA FAMILLE DE TANNER PAR LES « O. S. ».

REPRODUCTION DU TABLEAU EXÉCUTÉ EN BRODERIE, ET SIGNÉ JEANNE LABRIC.

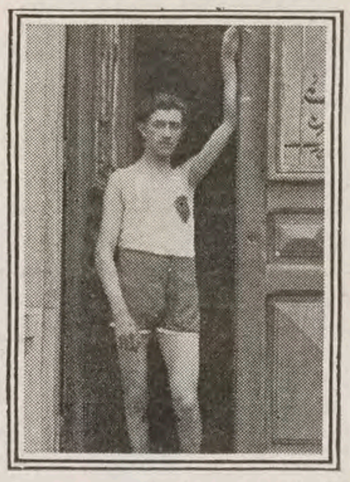
22 mai. — LA JOURNÉE DES FONDATEURS A VU LE TRIOMPHE DES MARNAIS QUI GAGNÈRENT LE CHALLENGE DOYEN. VOICI L'ÉQUIPE DES VAINQUEURS.

G. HEUET, DU M. C., VAINQUEUR DU CHALLENGE DU MILLE, COURU A COLOMBES.

Mlle LEBORGNE, UNE DES PLUS BRILLANTES ATHLÈTES DE LA NORMANDIE.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT D'ALSACE-LORRAINE, OPPOSANT LES ÉQUIPES DES DEUX PROVINCES, S'EST JOUÉE A MULHOUSE. LES ALSACIENS GAGNAIENT PAR 5 A 0,

BOUSSOUTROT ET F. D'OR ONT TENTÉ LE GRAND PRIX DE L'AÉRO CLUB.



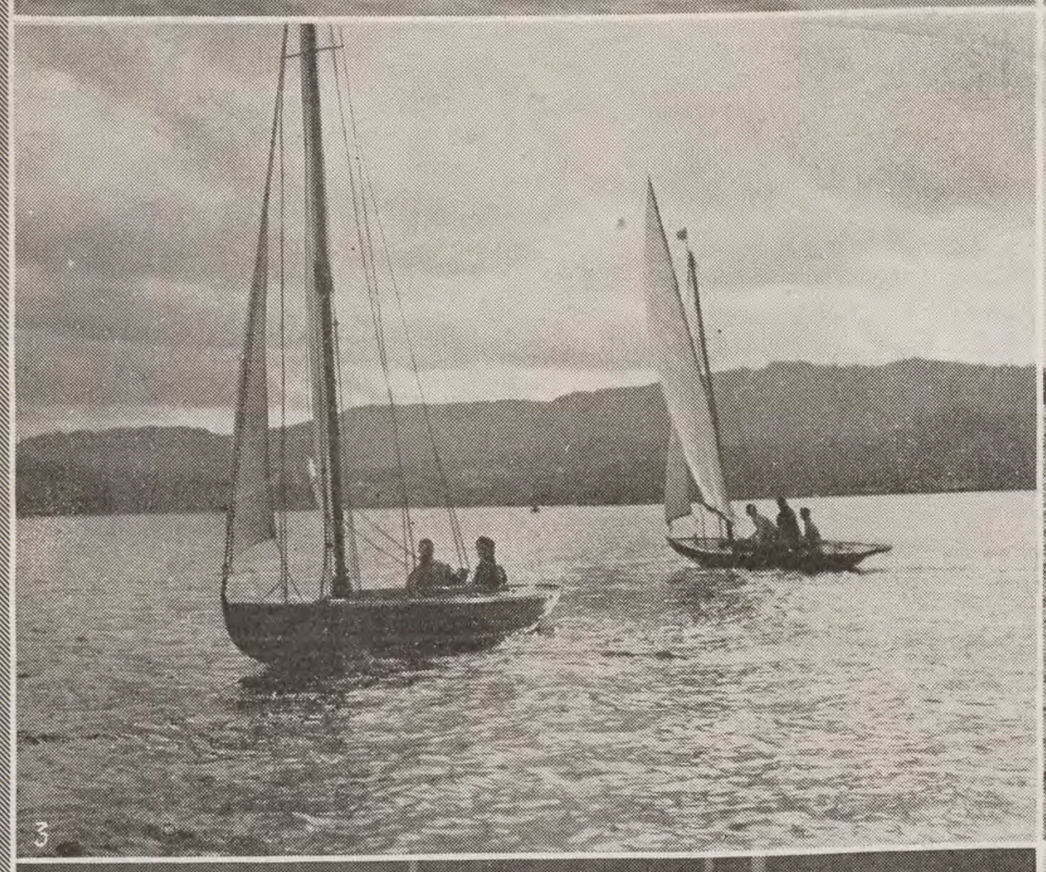
GALLET, DE L'U. ATHLÉTIQUE DE FIRMINY, GAGNANT DU TOUR DE LOUHANS.

L'ÉQUIPE CHAMPION DU CLUB CYCLISTE DE LA ROUE D'OR ALGÉROISE. — DE GAUCHE A DROITE : CAROUBI, REMADIN, SNOUSSI, SALERNO, DIANOUSE, ROCHET, LABBIB.

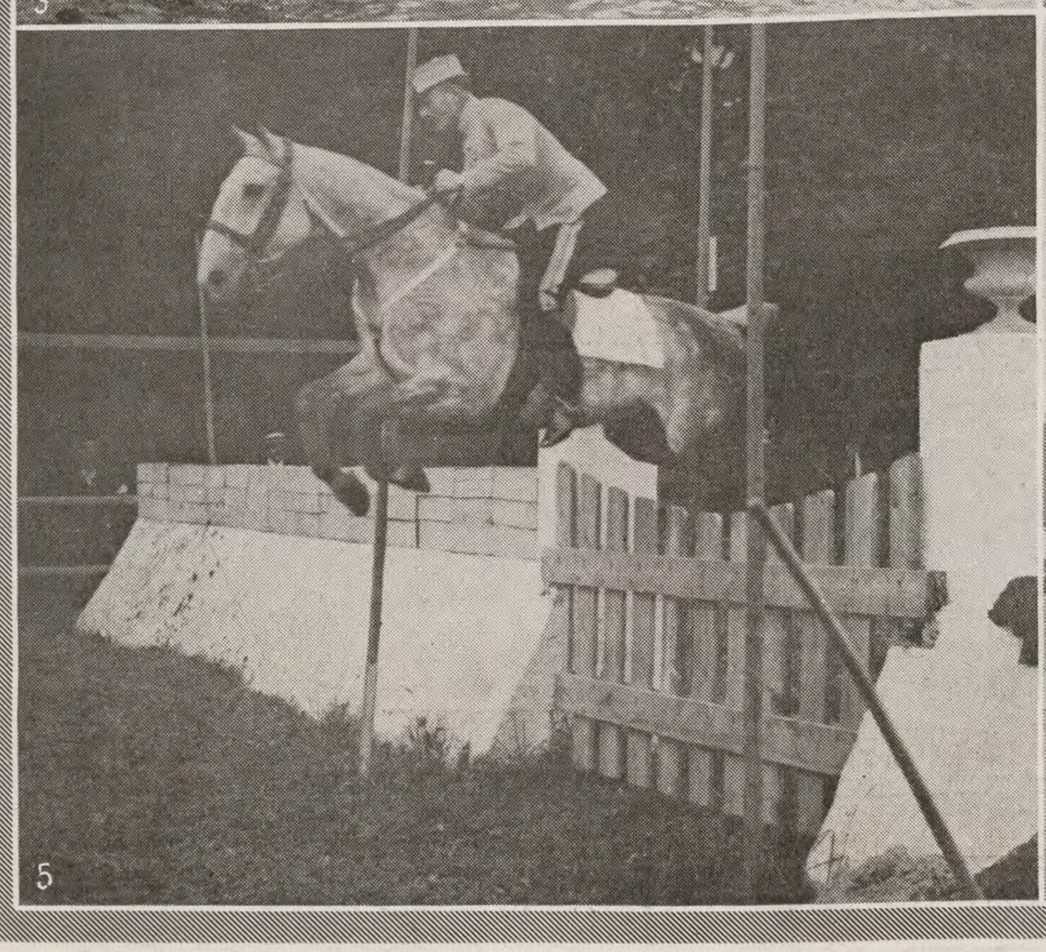
LES SPORTS D'ÉTÉ EN SUISSE

1

2


3

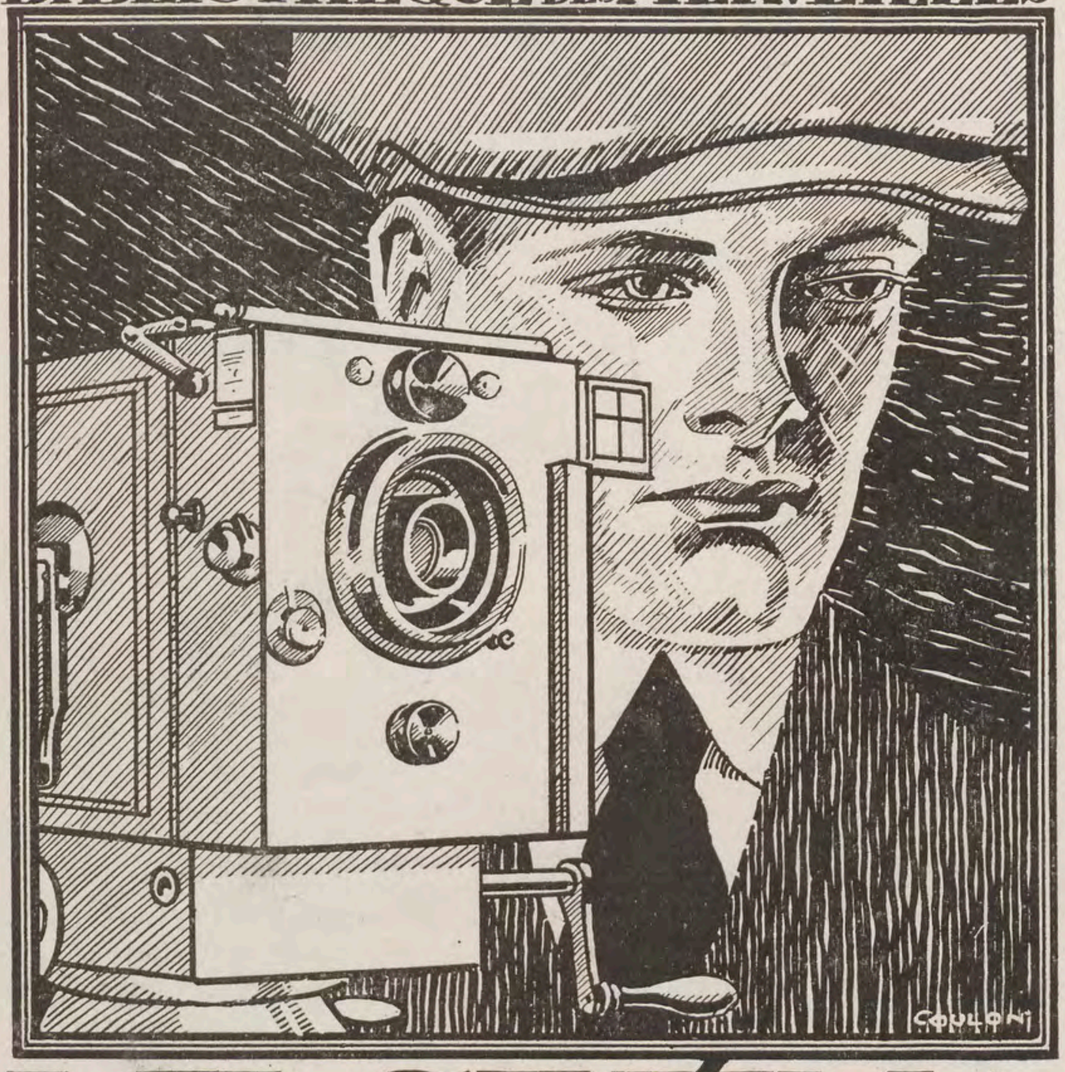
4


5

6

La Suisse n'est pas seulement réservée aux sports d'hiver, comme un vain peuple le pense. L'été voit se disputer, dans cette contrée idéale, les compétitions les plus variées et les plus passionnantes, auxquelles prennent part les champions de tous les pays. Le programme sportif de la saison, que nous donnons d'autre part, comporte nombre d'épreuves classiques. — En haut, le fameux Huit du Grasshopper de Zurich, vainqueur aux Olympiades de 1920, et une course sur le lac de Zurich. Au milieu, régates à voiles sur le lac de Zurich, En bas, à gauche, officier français au concours hippique de Lucerne. A droite, le championnat de tennis de Saint-Moritz.

BIBLIOTHÈQUE DES MERVEILLES



LE CINÉMA

par P. COUSTET

Le Cinéma a conquis le monde entier. Dans la foule qui se passionne à ses fantasmagories, qui ne s'est demandé comment elles ont été élaborées ? Comment elles sont représentées ? etc., c'est pour répondre à toutes ces questions qu'a été écrit ce petit livre, clair, facilement intelligible, admirablement illustré.

VOLUMES PARUS :

La Télégraphie sans fil	Par A. BERGET.
Les Sous-Marins	Par CLERC RAMPAL.
Le Fond de la Mer..	Par LOUIS JOUBIN.
Les Insectes	Par E. CAUSTIER.

Chaque volume in-16, illustré ... ... *Broché.* **6 fr.**

LIBRAIRIE HACHETTE, 78, Boulevard Saint-Germain, PARIS.

PHOTO-PLAIT

37 & 39, Rue Lafayette, PARIS-OPÉRA

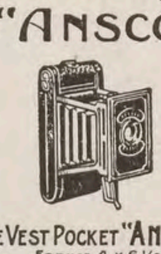
MAISON VENDANT LE MEILLEUR MARCHÉ — LA PLUS IMPORTANTE MAISON FRANÇAISE SPÉCIALISTE POUR LA VENTE DES APPAREILS PHOTO — EXPÉDITIONS DANS LE MONDE ENTIER

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : PLATOSCOPE - PARIS

Tous nos Appareils sont vendus garantis avec faculté d'échange

APPAREILS À PLAQUES "PLAIT" — APPAREILS A PELLICULES SE CHARGEANT EN PLEIN JOUR "ANSCO" "KODAK" — APPAREILS POUR LA STÉRÉOSCOPIE "GAUMONT"

FOLDINGS 6½x9 et 9x12 Prix depuis 75 frs.

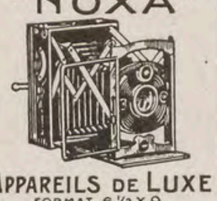


LE VEST POCKET "ANSCO" FORMAT 4 x 6½ Prix depuis 130 frs.

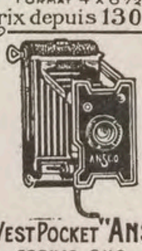
LE VEST POCKET "KODAK" FORMAT 4 x 6½ Prix depuis 135 frs.

LES STÉRÉOSPIDOS 6x13 Modèle Bois Gainé. Prix depuis 1250 fs. Modèle Métallique. Prix depuis 1800 fs.

"NOXA"



APPAREILS DE LUXE FORMAT 6½x9 Prix depuis 395 frs.



LE VEST POCKET "ANSCO" FORMAT 6x9 Prix depuis 140 frs.

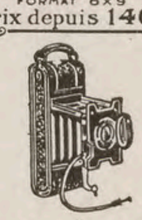
LES BROWNIES PLIANTS "KODAK" Formats 6x9 - 6½x11 - 8x14 Prix depuis 150 frs.

VÉRASCOPE RICHARD

FORMAT 45x107 Prix depuis 440 frs.

LES "S.O.M."

Formats 6½x9 et 9x12 Prix depuis 340 frs.



LE VEST POCKET "ANSCO" DE LUXE Format 6x9 Prix depuis 385 frs.

LES "KODAK" JUNIORS Formats 6x9 et 6½x11 Prix depuis 272 frs.

L'ONTOSCOPE Formats 45x107 et 6x13

Prix depuis 1200 frs.

NOTA : *Nous Possédons en Stock toutes les Marques d'Appareils et tout ce qui concerne la Photo*

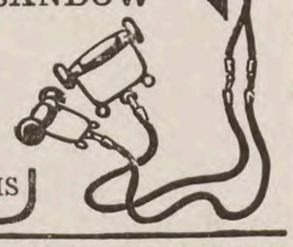
CATALOGUE GÉNÉRAL GRATIS & FRANCO SUR DEMANDE

Pour trouver la **FORCE** et la **SANTÉ** pour réussir dans la vie

faites du **SANDOW**

Mais exigez le **VRAI** SANDOW

Si vous ne le trouvez pas chez votre fournisseur, demandez-le à :
L. DOCKES & Co
Agents généraux
6, Rue Etienne-Marcel, PARIS



Peut-on facilement DÉTRUIRE LES HERBES dans ALLÉES, TENNIS, PROMENADES ?

Comment s'en débarrasser ? Employez l'OCCYSOL. Produit sans danger, non caustique, pouvant être utilisé par un enfant. Empêche l'herbe de pousser et détruit celle qui existe. S'emploie toujours en temps sec. Nous expédions à titre essai et franco gare destinataire, postal de 5 kgs à 13 fr 50 ; postal de 10 kgs à 25 fr. Pour grosses quantités, prix spéciaux. Demander Notice. En vente : Laboratoires Chimiques, 12, *rue Jean-Macé, GRENOBLE.* — **Agents demandés.**

ASSURANCES AUTOMOBILES & SPORTIVES

" LA PARTICIPATION "

Société d'Assurances contre les Accidents de toutes natures

(Fondée en 1899)

92, rue de Richelieu, PARIS (2e).

Assurances Gens de Maison.

AUTOMOBILISTES !!

LES

GAINES DE RESSORTS

" DUCO "

(Brevetées

constituent une enveloppe protectrice qui préserve les ressorts de la boue, de la poussière et de l'eau. La graisse étant sous pression finit par interposer entre chaque lame une pellicule de graisse qui évite les ruptures de lames

Écrivez aux Fabricants

Brown Brothers, Ltd.,

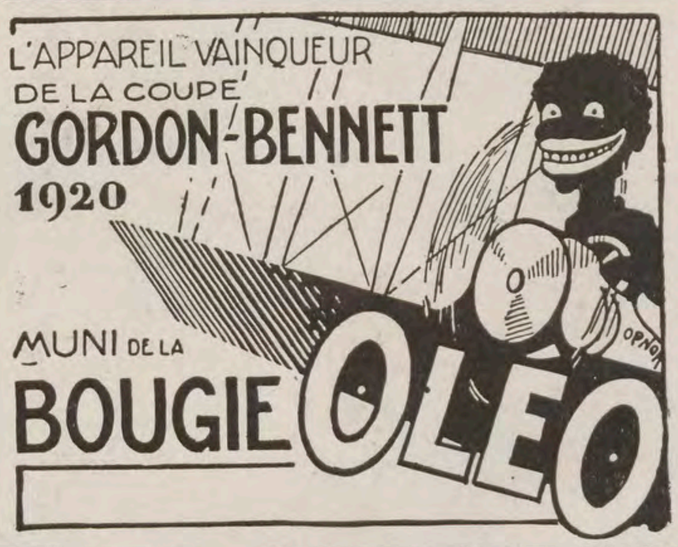
31, Rue de la Folie-Méricourt, 31 — PARIS

" Sieg "

19, Avenue de la Grande-Armée, 19
PARIS -:- *Téléph. :* PASSY 44-56

TAILLEUR MODERNE
:: HABILLE CHIC ::
Ses gabardines de toute beauté
Rayon spécial pour livrées
TOUT POUR SPORTS

L'APPAREIL VAINQUEUR DE LA COUPE GORDON-BENNETT 1920



MUNI DE LA BOUGIE OLEO

PLUS DE DOIGTS TACHÉS ET NOIRCIS

Le JOHN BULL SELF FILLING

se remplit automatiquement, se nettoie automatiquement : très propre, ne fuit jamais.

JOHN BULL
PORTE-PLUMES À RESERVOIR

Le JOHN BULL SAFETY

peut se porter et doit se porter dans toutes les positions, ne fuit jamais.

LIBRAIRIE HACHETTE

79, boulevard Saint-Germain.